CARPETA Nº 1 - I.A.S.

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

Nº 1"S"/957.-
Letra X.1
(Expte. X-5"S"/958)
(N.I.:E.Op.pol. 11 "S"/58)

BUENOS AIRES, enero 21 de 1958.-

//////ÑOR MINISTRO:

Por el presente expediente el señor Prefecto Nacional Marítimo eleva un informe del Oficial Principal D. FRANCISCO FELIPE LESCA, con motivo del viaje que efectuara en el vapor argentino "CONQUISTADOR" a las Islas Georgias del Sur, como Jefe del Destacamento Marítimo Temporario creado por Decreto Nº 11.818/957, en el cual se aprecia el trato poco cordial recibido de las tituladas autoridades inglesas en aquellas Islas y la realización de actos que lesionan nuestros derechos sobre las mismas, por lo que estimo conveniente poner estos hechos en conocimiento de nuestra Cancillería con la opinión de que debe formularse reclamación al Gobierno británico por los mismos.

Asimismo se agrega copia fotográfica de una carta del Presidente de la Compañía Argentina de Pesca dirigida al gerente de dicha compañía en GRYTVIKEN, que considero debe ser puesta también en conocimiento de la Cancillería, dado que en la misma se lesiona nuestros derechos sobre aquellas Islas y se trató de burlar la buena fe del Oficial de la Prefectura Nacional Marítima al ser entregada la misma en el puerto de MONTEVIDEO, tratando de eludir que fuese considerada por la Superioridad.

Si V.E. comparte el temperamento expuesto, adjunto elevo un proyecto de resolución y otro de nota a cursar al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.-

AGREGADO: Lo que se indica en el texto.

INTERV. TOTAL: Contraalmirante D. JORGE E. PERREN
Capitán de Navío D. MARIO S.T.LANZARINI
Cap.de Corb.(R.A.) D. CARLOS A.LEDESMA
INTERV.PARCIAL: Cabo Ppal. Of. Naval HUGO HORACIO VILA.-

ES COPIA

ISAAC F. ROJAS
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

CARLOS A. LEDESMA
TENIENTE DE NAVIO EN. A.T.
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

Nº ________

Letra ______

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

Nº 1"S"/957.-

Letra X.

///////NOS AIRES,

APROBADO lo propuesto por el Comando de Operaciones Navales en el sentido de remitir al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto copia del informe elevado por el señor Oficial Principal D. FRANCISCO FELIPE LESCA con motivo del viaje que efectuara en el vapor argentino "CONQUISTADOR" a las Islas Georgias del Sur, y una copia fotográfica de la carta del Presidente de la Compañía Argentina de Pesca al gerente de dicha compañía en el puerto de GRYTVIKEN.

Remítase la nota acordada y con copia de la misma vuelva al Comando de Operaciones Navales a sus efectos.-

ARMADA ARGENTINA – COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

ISAAC F. ROJAS
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

REPUBLICA ARGENTINA – MINISTERIO DE MARINA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL – POLITICA NAVAL – OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
TENIENTE DE NAVIO (R. A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

Nº ....

Letra ....

SECRETO

BUENOS AIRES,

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para hacerle llegar copia del informe del señor Oficial Principal D.FRANCISCO FELIPE LESCA, con motivo del viaje que efectuara en el vapor argentino "CONQUISTADOR" a las Islas Georgias del Sur, como Jefe del Destacamento Marítimo Temporario creado por Decreto Nº 11.818/957, en el cual se aprecia el trato poco cordial recibido de las tituladas autoridades inglesas en aquellas Islas y la realización de actos que lesionan nuestros derechos sobre las mismas, por lo que este Ministerio sugiere, salvo mejor opinión de V.E., formular al Gobierno británico una reclamación por los mismos.

Asimismo, y por considerar de interés para ese Departamento de Estado, agrego copia fotográfica de una carta del Presidente de la Compañía Argentina de Pesca dirigida al gerente de dicha compañía en GRYTVIKEN, la que no fué entregada a su destinatario, dado que en la misma se lesiona nuestros derechos sobre aquellas Islas y se trató de burlar la buena fe del Oficial de la Prefectura Nacional Marítima al ser entregada la misma en el puerto de MONTEVIDEO, tratando de eludir que fuese considerada por la Superioridad.

Hago propicia esta oportunidad para reiterar a V.E. las seguridades de mi consideración más distinguida.-

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
POLITICA NAVAL
OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
TENIENTE DE NAVIO (R. A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

A S.E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
D. ALFONSO de LAFERRERE.
S / D.-

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

Nº 1"S"/957.-

Letra X.

BUENOS AIRES, diciembre 14 de 1957.-

OBJETO: C/actividades desarrolladas Destacamento Marítimo Temporario.

AL SEÑOR PREFECTO NACIONAL MARITIMO.

Cumpliendo lo ordenado por esa Superioridad, el día 12 de Noviembre del año en curso, a bordo del buque tanque "CONQUISTADOR", matrícula 408, perteneciente a la Compañía Argentina de Pesca, zarpé del puerto de Buenos Aires como Jefe del Destacamento Marítimo Temporario.

Se hizo escala en Montevideo (R.O.U.) donde el vicepresidente de la ya citada Compañía, don José E. Perez, me hizo entrega de una nota firmada por el presidente de aquella, señor Alfredo R.L. Ryan, y dirigida al gerente de la Compañía Argentina de Pesca en Grytviken, en la que manifestaba que mi presencia a bordo del "CONQUISTADOR" era a fin de evitar el contrabando de alcohol desde Buenos Aires a aquel puerto.- Acepté la nota, la que adjunto a la presente como así también la copia y el sobre en que se me entregara, pero no la hice llegar a su destinatario por considerar que no puede existir contrabando dentro de territorio argentino.- Sobre este particular es de destacar que el señor Alfredo R.L. Ryan, en oportunidad de haber tenido una entrevista conmigo en Buenos Aires, me manifestó que me daría la nota en cuestión y que lo haría antes de zarpar de este puerto a fin de que fuese considerada por mis superiores, por lo que entiendo que al haberme sido entregada en un puerto extranjero se quizo evitar aquella situación.

Se zarpó de Montevideo el día 16 de Noviembre con destino a las Islas Georgias del Sur, llegando al puerto de Grytviken el día 23 del mismo mes a las 1800 horas, pero por las condiciones del tiempo no se amarró hasta el día siguiente a las 1000 horas.- En dicho puerto subieron a bordo del "CONQUISTADOR", un guarda de aduana y un agente de la Policía Colonial Inglesa, ambos de uniforme, los que solicitaron rol de tripulación sin llenar ninguna otra formalidad con respecto a los papeles del buque, pero sí efectuaron una visita de fondeo.- En el barco no se izó bandera inglesa al arribar a aquel puerto.

En el instante en que el buque tanque entraba a la pequeña bahía en que se encuentra el puerto ya mencionado, la que a su vez se halla dentro de la Bahía del Este, una fragata de la Armada Inglesa levaba anclas y salía al mar. Posteriormente, al bajar a tierra me enteré que en la fragata en cuestión viajaba el Gobernador inglés de las Islas Malvinas, el que se hallaba de visita o inspección en las Georgias del Sur y que había salido aquel día con destino a la factoría inglesa de Leith, ubicada en la misma Isla, en compañía del Magistrado inglés de aquellas tierras, el que tenía su asiento en la Punta del Rey Eduardo, la que se encuentra situada a la salida y al norte ////

Nº ....

Letra ....

/// de la bahía en que está el Puerto de Grytviken.

Con el Capitán del "CONQUISTADOR" Capitán de Ultramar Francisco Roncallo, fuimos invitados a almorzar por el gerente de la Compañía Argentina de Pesca, señor de apellido Buttler, ex-Magistrado inglés en las Georgias y Coronel del Ejército Inglés en situación de retiro, el que nos atendió con suma cordialidad.

Siendo las 1600 horas aproximadamente, cuando ya habíamos regresado a bordo, llegó un helicóptero inglés perteneciente a la fragata que saliera en horas de la mañana, que aterrizó primero en la factoría y al cabo de unos 10 minutos, levantó vuelo yendo hasta la Punta del Rey Eduardo, para regresar algo después a la factoría.- Luego de un corto tiempo fuí llamado por un empleado de la ferencia de la Compañía de Pesca, de apellido Jenser, argentino de origen danés, el que me hizo presente que me querían ver en la gerencia y al preguntarle quién y sobre qué, dijo ignorarlo.

Concurrí y el gerente de la Compañía me presentó al Magistrado de las Georgias del Sur, él que en presencia de aquél, del ya mencionado empleado, que hacía de traductor, y de otra persona,que vestía de civil y al parecer era oficial de la Armada Inglesa, me interrogó sobre mi nombre, grado e institución a la que pertenecía, datos que suministré; también me pidió documentos, enseñándole mi credencial, de la que tomó todos los antecedentes que en ella constan.- Me preguntó si para ir a Grytviken había ido al Consulado inglés en Buenos Aires, contestándole que no lo había hecho por no ser necesario.

Acto seguido me indagó sobre la causa por la cual había realizado el viaje a lo que respondí que la Prefectura anualmente inspecciona los casos y máquinas de los barcos de bandera argentina y que como la Compañía de Pesca tiene algunos buques de nuestra bandera, los que por el lugar en que se encuentran no habían cumplido con ese requisito, yo realizaría la inspección.- Interrogóme también sobre si pertenecía al Destacamento Marítimo Temporario, manifestándole, dado el cariz que las autoridades inglesas habían atribuido a mi misión, que sí, pero que esas funciones eran cumplidas en navegación, siendo en esa oportunidad cuando pude observar una fotocopia de una nota , en la que llegué a identificar la firma del señor Prefecto Nacional Marítimo y dirigida al presidente de la Compañía Argentina de Pesca y que tenía relación con mi designación como Jefe del mencionado Destacamento.- Dicha fotocopia llevaba agregado un recorte del diario "La Nación" de Buenos Aires, él que contenía un artículo cuyo título era "La Prefectura tendrá jurisdicción en la Antártida".- Es de hacer notar que el Capitán del buque "CONQUISTADOR" era portador de un sobre cerrado que debía ser entregado en propias manos del Magistrado, de lo que me enteré durante la navegación en una conversación del Capitán Roncallo, que creo no tenía intención de hacerla.

A continuación aquel funcionario inglés me informó que debía regresar de inmediato a bordo y ///

Nº ....

Letra ....

/// permanecer en el "CONQUISTADOR", habiéndome enterado posteriormente que el agente de policía y los empleados de aduana ingleses ejercían una vigilancia discreta sobre ese particular. Dejo constancia de que en ninguna oportunidad, salvo la ya apuntada, bajé a tierra con el objeto de evitar una situación de tirantez.- Destaco que la actitud del Magistrado para conmigo fué de soberbia y considerándose en un plano muy superior, pudiendo decirse que llegó a ser brusco, lo que puede apreciarse en el acto de que al devolverme la credencial me la arrojó sobre el escritorio junto al que estabamos sentados, acto que repitió en la segunda oportunidad en que solicitó aquél documento, por lo que, y en esta última situación, me apoderé de la misma en forma poco cordial, tratando de demostrar mi desconformidad con tal proceder.

Algunos días más tarde el Capitán Roncallo, me manifestó que se había enterado, al parecer por el gerente de la Compañía en Grytviken, que el Magistrado habíame prohibido bajar a tierra por orden del Gobernador de las Islas Malvinas, de quién depende, y a cuyo efecto lo había mandado en el helicóptero de la fragata Leith, donde se encontraban.

El día 28 de Noviembre a las 1000 horas, regresó la fragata inglesa y en ella el Gobernador, y en horas de la noche del mismo día fué agasajado juntamente con los oficiales de aquél buque de guerra, por el gerente de la Compañía Argentina de Pesca.- Dicha fiesta se caracterizó por la cantidad de bebidas alcoholicas que ingirieron los concurrentes.- El día 29 del mismo mes zarpó la fragata con destino a las Islas Malvinas.

Sin otra novedad transcurrió mi permanencia en el puerto de Grytviken hasta el día 7 de Diciembre a las 1000 horas, en que salió el "CONQUISTADOR" con destino a Buenos Aires, puerto al que arribó el día 13 del corriente mes a las 2030 horas. En tal oportunidad se hizo presente a bordo el señor presidente de la Compañía Argentina de Pesca, en que en un aparte conversó conmigo sobre la forma en que había sido tratado en Grytviken, hallándose acompañado por el abogado de la Compañía.

Los informes recogidos sobre las actividades de la Compañía Argentina de Pesca y las de las autoridades inglesas que ocupan las Islas Georgias del Sur, son suministrados por Memorandums Informativos al señor Jefe de la División Información y Coordinación.-

Fdo.:

FRANCISCO FELIPE LESCA
Oficial Principal
Jefe Destacamento Marítimo Temporario

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
POLITICA NAVAL
OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
TENIENTE DE NAVIO (R. A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

Nº ....

Letra ....

– – –

SECRETO BUENOS AIRES,

SEÑOR SUBSECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para referirme a la atenta nota D.S.T. D.AM. Nº 3806"S"/58, de fecha 26 de mayo último, por la que solicita una ampliación de la información elevada por este Ministerio a esa Cancillería por oficio S.G.st. Nº 7"S"/958, de fecha 6 de febrero de 1958.

Al respecto, cúmpleme hacer llegar a V.E. copia del informe producido por el señor Oficial Principal D. FRANCISCO FELIPE LESCA, relacionado con las actividades de la Compañía Argentina de Pesca y de las pretendidas autoridades británicas en las Islas GEORGIAS DEL SUR.

Hago propicia esta oportunidad para reiterar a V.E. las seguridades de mi consideración más distinguida.-

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL – POLITICA NAVAL – OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
CAPITAN DE CORBETA (R.E.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

A S.E. el señor Subsecretario de Relaciones Exteriores,
Doctor D. FRANCISCO M. D'HERS.
S / D.-

MINISTERIO DE MARINA

Nº 1882/

Letra X.

SECRETO

BUENOS AIRES, 21 de mayo de 1958.

OBJETO: Comunicar resultado comisión realizada en Destacamento Marítimo Temporario.

AL SEÑOR PREFECTO NACIONAL MARITIMO:

Conforme a lo ordenado el día 17 de enero del año en curso, a bordo del buque "MABEL RYAN", matrícula 3921, perteneciente a la Compañía Argentina de Pesca, zarpé del Puerto de Buenos Aires con destino al de Grytviken, Georgias del Sur. El viaje se desarrolló sin ninguna novedad y el día 25 del mismo mes a las 0800 horas nos encontrabamos a la entrada de la Bahía Cumberland, en la que se halla la Caleta Grytviken, y en aquél lugar nos esperaba el buque argentino "CARLITOS" también perteneciente a la ya citada Compañía y de bandera argentina. Dicho barco se acoderó al "MABEL RYAN" y subieron a bordo de éste el Magistrado inglés en la Isla, D. THOMAS MATHEW, dos policías y un aduanero, también inglés, y un noruego de apellido ALUM, que hace de práctico para la entrada a aquél puerto.

En aquella oportunidad estaba en el puente de navegación y al llegar el Magistrado me saludó demostrando viva sorpresa por mi regreso. Posteriormente ese funcionario entabló una conversación con el Capitán del "MABEL RYAN", Capitán de Ultramar D. GUIDO TONISSO, la que se desarrolló en los siguientes términos, conforme a lo que manifestara el citado Capitán: el Magistrado pidió que en señal de cortesía hacia Gran Bretaña se colocara bandera de ese Imperio al entrar el buque a puerto, a lo que TONISSO se negó por considerar que entraba a un puerto argentino, ante lo que se le amenazó con prohibir la entrada al buque, contestando el Capitán que podía hacerlo pero que en tal caso comunicaría esa circunstancia a las autoridades argentinas que correspondieren, siendo también amenazado con las consecuencias que ello podría ocasionar a la Compañía Argentina de Pesca, obteniendo como réplica que él era ante todo un Capitán de la Marina Mercante Argentina y que no antepondría los intereses de la Compañía a los de su país, luego de lo cual el Magistrado permitió la entrada del buque a puerto y se atracó a las 1205 horas. Una vez atracados, los policías y aduaneros realizaron una visita de fondeo al barco y clausuraron dos camarotes en los que se almacenaban bebidas alcohólicas para consumo de la tripulación. Asimismo comunicaron a ocho tripulantes del buque que no podrían bajar a tierra por estarles prohibido, en razón de haber sido tripulantes del buque argentino "ARPON" en oportunidad de haber tenido la tripulación de aquel barco un serio altercado con el Magistrado inglés. A mi se me preguntó si tenía pasaporte y al contestarles en forma negativa agregando que no lo necesitaba, se me dijo que no podía bajar a tierra, respondiendo que no lo haría por no ser ésa mi intención, enterándome más tarde que el Magistrado habíale manifestado al Capitán TONISSO de que en caso de que yo desembarcara, sería detenido.

En el mismo día, siendo las 2000 horas, atracó a Grytviken el buque tanque argentino "CONQUISTADOR", ///

Nº ....

Letra ....

MINISTERIO DE MARINA

Nº..........

SECRETO

Letra ......

///matrícula 408, también perteneciente a la Compañía Argentina de Pesca, el que entró enarbolando únicamente bandera argentina, pese haber sido amenazado con impedir su entrada si no colocaba la bandera inglesa. Se encontraba atracado a primera andana del "MABEL RYAN" y se hallaba cargado con petróleo para la factoría existente en Grytviken y perteneciente a la ya mencionada Compañía.

El día 26 de Enero, aduaneros ingleses efectuaron una nueva visita de fondeo al buque tanque "CONQUISTADOR", secuestrando 40 botellas de bebidas alcohólicas al Jefe de Radio, Don FERNANDO BRUNO, una botella cerrada y otra abierta al Segundo Oficial de Cubierta, Don RICARDO VIDAL, y una botella al Tercer Oficial de Máquinas, Don JORGE LUCIANI, al mismo tiempo se les notificaba que serían juzgados oportunamente y así fué como el día 3 de Febrero en horas de la mañana fueron citados a la Punta del Rey Eduardo, donde residen las autoridades inglesas y luego de un juicio oral e individual, le aplicaron 200 libras de multa al Jefe de Radio, 10 libras al Segundo Oficial y 7 libras 10 chelines al Tercer Maquinista.

El día 31 de Enero atracó al pequeño muelle de la Punta del Rey Eduardo el buque de bandera inglesa "SHACKLETON", procedente de Malvinas, trayendo autoridades de aquella isla, las que quedaron en la Punta, en tanto que el buque salió de inmediato con destino a la factoría de Leiht. Entre aquellas personas se encontraba el Secretario del Gobernador de las Islas Malvinas, alojándose las mismas en un pequeño buque argentino que se hallaba en reparaciones y que pertenece a la Compañía de Pesca y otras en la Gerencia de esa Compañía, permaneciendo hasta el 7 de febrero, en que siendo las 10 horas y ya de regreso el "SHACKLETON", salieron con destino a Malvinas. Posteriormente tuve conocimiento de que ese buque había llegado hasta la bahía o caleta Rosita, sita en el extremo Norte de la Georgia, donde al parecer los ingleses se encuentran trabajando o realizando estudios sobre la misma y en la que no existe población, conforme a los conocimientos que se tienen, pero es de notar que en todos los viajes realizados por buques procedentes de Malvinas, quedan en aquella bahía o caleta por espacio de horas y hasta días.

El 15 de Febrero llegó a Grytviken una lancha de unas quince toneladas en la que viajaban cuatro ingleses, los que se encuentran haciendo levantamientos hidrográficos de la Bahía Cumberland Este y Oeste, de la caleta Grytviken, Leiht y Husvik, verificando triangulaciones y realizando sondajes. También realizan o realizaron estudios en la bahía o caleta Rosita. Este personal se encuentra al mando de MICHEL J. STUMBLES, Teniente R. S. del Servicio Hidrográfico Inglés.

En la Punta del Rey Eduardo se hallan dos glaseólogos del Instituto de Investigaciones, los que están levantando nuevos planos de la caleta Grytviken, investigando edad y desplazamiento de los glaciares que hay en la Isla.

El Capitán del buque tanque "CONQUISTADOR" Don AGUSTIN FRANCISCO ERASMO RONCALLO, el día 9 de febrero, me manifestó que le había sido entregado por el señor JENSSEL, ///

Nº ______

Letra ______

///argentino de origen danés, empleado administrativo de la Compañía e incondicional de la misma, un sobre cerrado con broches, el que evidentemente había sido abierto y que tiene los sellos "CONFIDENCIAL" y "URGENTE" y escrito a máquina "este sobre contiene los ejemplares Nos. 011 de la Publicación Confidencial E.Op.pol. Nº 361 y de la Clave Mar", mientras que en su parte superior dice con letra cursiva y a tinta "Agregado al Oficio E.Ord. Nº 1435 "C"/956". El membrete del sobre es "Ministerio de Marina". Conforme a lo expuesto por el Capitán RONCALLO, JENSSEL le había entregado dicho sobre aduciendo que como en la Compañía Argentina de Pesca en Grytviken no hay argentinos y que por tratar el sobre de un asunto confidencial, creía que el mismo no debía permanencer en aquel puerto y que ignoraba la forma en que había llegado hasta la Gerencia de la Compañía. La inscripción a tinta y con letra de imprenta que dice "CAPITAN B/T. "CONQUISTADOR" fué puesta por JENSSEL al serle entregado. El sobre en cuestión es adjuntado a la presente en el estado en que lo recibí. (Desglosado en el E.M.G.N.).-

Siendo las 13 horas del día 21 de Febrero, zarpó el buque tanque "CONQUISTADOR" con destino a la Isla San Vicente, teniéndose conocimiento de que de ese puerto irían a Londres a descargar las 6.800 toneladas de aceite de ballena que había cargado en Grytviken, llevando como pasajeros a 13 noruegos y a 1 inglés.

El día 6 de Marzo, como consecuencia de sufrir yo fuertes dolores de muela, el Capitán GUIDO TONISSO solicitó a la Gerencia de la Compañía, se me prestara atención bucal, manifestándome luego el Capitán TONISSO que el dentista de la Compañía se encontraba en Léiht y que regresaría al cabo de algunos días. Fué así que el día 10 de Marzo me examinó a bordo del "MABEL RYAN" el odontólogo británico JACK SMILEY, el que me dijo debía serme extraída una muela y acto seguido se retiró, sin manifestarme nada, yendo a la Punta del Rey Eduardo y regresando al cabo de algunos minutos acompañado por un policía inglés, invitándome a que lo acompañara hasta su consultorio en tierra, informándome que tenía autorización para hacerlo. Una vez recibida la atención bucal y al regresar al buque, el policía me acompañó hasta el mismo, dejándome al llegar a la planchada. En horas de la tarde del mismo día el Capitán TONISSO me manifestó que cuando pidió se me atendiera, se encontraba en la Gerencia el Magistrado, el que se negó a permitirme bajar a tierra si antes no le cursaba un pedido escrito para ello y que esto lo confirmó más tarde en una nota. La misma es adjuntada a la presente y se observa en ella la falta de número de serie, por lo que creo esa medida fué tomada por el Magistrado para tratar de obtener un pedido de una autoridad argentina en las Georgias para bajar a tierra.

Siendo las 1100 horas del día 11 de Marzo del año en curso, zarpamos de Grytviken con destino a Londres, cargados con 8.500 toneladas de fertilizante de ballena, llegando a aquel puerto el día 15 de Abril a las 0300 horas.

Se supone que el actual Gerente de la Compañía Argentina de Pesca en Grytviken, Don PIERCE BUTLER, de nacionalidad inglesa, será reemplazado para la próxima temporada por el Segundo Gerente de apellido RINGDAHL, noruego. Esto se ///

Nº........

Letra........

///debe, conforme a las manifestaciones del Presidente de aquella Compañía, Don LUCIO RYAN, a la falta de competencia del actual y por la forma en que ha encarado algunos trabajos, pero en general se cree que los noruegos que trabajan en la factoría, que son generalmente tradicionalistas, no están conformes con tener a un inglés como Gerente y han boicoteado los trabajos.

La caza de la ballena durante la presente temporada se ha desarrollado dentro del mayor de los éxitos y prometía importantes ganancias sobre todo en lo atinente al aceite de ballena, que este año y como consecuencia de que al ser cazado un cetáceo se le inyecta acronise, lo que permite que el mismo no se descomponga hasta pasado un tiempo que permite su traslado y faenamiento en la factoría, entre 48 y 72 horas, con lo que se logra aceite de primera y segunda clase, mientras que los aceites de tercera y cuarta clase, que son los que se obtienen de ballenas en las que se ha iniciado el estado de descomposición y que son de calidad y un precio muy inferior, en este año hay muy poca cantidad. Así también los fertilizantes de hueso y carne se han incrementado en relación directa al mayor número de piezas logradas.

Todo ello hace que la temporada 1957/58 haya sido una de las que mayores beneficios tiene que dejar a la Compañía Argentina de Pesca, a tal punto que en tres oportunidades tuvieron que ordenar a los catchers que pararan la caza del cetáceo por no dar abasto la factoría con la cantidad de piezas que tenía que faenar. En tal sólo dos días se lograron cazar en una oportunidad 797 ballenas.

La producción de la factoría hasta el día 11 de Marzo alcanzó a 110.500 barriles de aceite, de los cuales 11.000 son de elefante marino y a 8.000 toneladas de fertilizante, con 1.643 ballenas y unos 7.000 elefantes marinos. Es de destacar que la temporada ha terminado el día 31 de Marzo del año en curso, por lo que cabe suponer que aquellas cifras no son las definitivas.

A continuación agrego la estadística de la caza de ballena y elefantes marinos (lobos), con su producción en aceite y fertilizante de los años 1952 a 1957, según datos del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación:

CAMPAÑA	Nº BALLENAS	ACEITE (Barriles)	FERTILIZANTE (Toneladas)	Nº LOBOS	ACEITE
1951/52	798	41.825	3.730	7.548	14.028
1952/53	666	32.186	3.196	6.000	11.183
1953/54	1075	53.478	5.246	5.814	11.122
1954/55	934	50.568	4.647	5.823	11.109
1955/56	802	43.376	4.190	6.000	12.068
1956/57	1095	51.330	6.442	6.000	11.806

Informo que el Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación posee estos datos por haberles sido suministrados por la Compañía Argentina de Pesca y que únicamente pude verificar los correspondientes a la temporada 1956/57.

///

Nº..........

Letra..........

SECRETO

He podido apreciar que a partir de los últimos días del mes de febrero del año en curso, se han cazado ballenas en estado de preñez y otras con sus glándulas mamarias llenas, situación que perduraba en el momento en que zarpé de Grytviken.

La caza del cetáceo se efectúa con los catchers "R-1" al "R-5", que son de bandera panameña. Estos barcos poseen un poder de máquinas de 2.300 caballos de fuerza y fueron construídos en Holanda y utilizados por primera vez en la temporada 1957/58, siendo los mismos de propiedad de la Compañía Rosina Panameña S.A., a la que la Compañía Argentina de Pesca arrienda y paga anualmente la suma de doscientas cuarenta mil coronas noruegas por cada uno de ellos, lo que hace una suma de unos siete millones de pesos moneda nacional.

Ahora bien, el Presidente o quién domina la Compañía Rosina Panameña es el señor LUCIO RYAN, Presidente a su vez de la Compañía Argentina de Pesca. La Compañía Rosina Panameña S.A. fué creada en oportunidad de haberse construído los barcos en cuestión.

Del puerto de Londres salí a bordo del buque "ARGENTINA", perteneciente a la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, el día 1º de mayo, haciendo escalas en Le Havre, Lisboa, Las Palmas, Río de Janeiro y Santos, llegando a esta capital el día 19 del mismo mes a las 2030 horas.-

Firmado:
FRANCISCO FELIPE LESCA
Subprefecto
Jefe Destacamento Marítimo Temporario.-

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
OPERACIONES

CARLOS A. LEDERMAN
CAPITAN DE CORBETA (R.A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

Nº.........

Letra.........

(3) 3

MEMORANDUM

Asunto: Ref. concesión de pesca a la Compañía Argentina de Pesca S.A.

La Compañía Argentina de Pesca S.A. ejerce sus actividades teniendo como base las Islas GEORGIAS DEL SUR, en cuyo puerto de GRYTVINIK tiene instalado su principal establecimiento.

A efectos de poder hacer uso de estas instalaciones, la Compañía, además de la concesión que para la pesca ha solicitado y obtenido del gobierno argentino, gestiona y obtiene del gobierno inglés la concesión para ejercer sus actividades en las Islas GEORGIAS DEL SUR desde el año 1906, existiendo actualmente en vigor una concesión inglesa por un plazo de 21 años.

Este modo de operar de la Compañía Argentina de Pesca S.A., con sus miras puestas en el logro de sus objetivos económicos y prescindiendo de toda cuestión relativa a la soberanía argentina sobre las Islas GEORGIAS DEL SUR, a la que reconoce indistintamente, soberanía argentina o inglesa, según sus propias conveniencias, lesiona gravemente nuestros derechos sobre las mismas y aún sobre las Islas MALVINAS, de las cuales según el gobierno inglés son "dependencias", máxime por tratarse del reconocimiento de la soberanía inglesa efectuado por una compañía argentina, cuyos buques enarbolan nuestro pabellón y que ha contado con el apoyo de nuestro gobierno.

No obstante, la supresión de la concesión para la pesca en los mares australes por parte de nuestro país, sería de todo punto de vista inconveniente, por cuanto dicha Compañía continuaría operando con la concesión inglesa, o bajo alguna otra bandera, lo que resultaría en un mayor perjuicio para nuestra soberanía sobre las GEORGIAS DEL SUR, en las cuales pretendemos ser los herederos naturales de la soberanía que GRAN BRETAÑA ejerce actualmente de hecho sobre las mismas.

La existencia de intereses económicos argentinos en aquellas regiones será un poderoso argumento para hacer valer nuestros títulos en el momento oportuno.

A fin de dejar a salvo nuestros derechos sobre las Islas GEORGIAS DEL SUR, como también sobre todas las otras islas y territorios antárticos, reclamados por la REPUBLICA ARGENTINA, en los cuales la Compañía Argentina de Pesca S.A. ejerce sus actividades, y a objeto de no perjudicar intereses económicos que resultan convenientes para nuestro país, se sugirió en Expte. E.Op.pol. Nº 149"C"/956 que se renovara la concesión de pesca a dicha Compañía bajo las siguientes condiciones:

1º) Que la Compañía cada vez que deba pagar impuestos al gobiernos inglés, lo comunique al Ministerio de Marina, a fin de gestionar, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el reclamo correspondiente.

2º) Que la Compañía, en su desenvolvimiento futuro, lo haga buscando el establecimiento de sus nuevas bases e instalaciones en territorio e islas ocupadas de hecho por la REPUBLICA ARGENTINA.

Finalmente, la caza de la ballena y su industrialización tiene para nuestro país una gran importancia, por las siguientes razones:

a.- Por los indudables beneficios que la misma reportaría para nuestros intereses económicos, teniendo para ello la REPUBLICA ARGENTINA una posición geográfica de privilegio, por su proximidad a los mares antárticos en que se realiza dicha caza.

///

b.- Por el desarrollo en un mayor grado de la conciencia marítima de nuestro pueblo, con la organización de explotaciones dedicadas a la caza de la ballena o a la pesca en general, lo que redundaría en un positivo beneficio para todas las actividades e intereses marítimos del país.-

BUENOS AIRES, 23 de mayo de 1958.-

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
CAPITAN DE CORBETA (R) A.
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

Nº 38"S"/958.-

Letra C.X.

(Expte. X-98"S"/958)

(N.I:E.Op.pol. 62"S"/958)

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL FOJA Nº 9

BUENOS AIRES, junio 11 de 1958.-

///////ÑOR SUBSECRETARIO:

Por el presente expediente se informó a nuestra Cancillería sobre el incidente ocurrido entre el Capitán del buque de bandera argentina "MABEL RYAN" y las tituladas autoridades inglesas en Islas GEORGIAS DEL SUR, a la llegada del mencionado buque al puerto de Gritviken.

Al respecto, nuestra Cancillería solicita una ampliación de la información proporcionada, como así también cualquier otro dato referente a situaciones similares a la presente que se hubiere registrado en las mencionadas islas y que pudiera ser de interés para aquel Ministerio.

Con la información producida al respecto por la Prefectura Nacional Marítima que obra a fojas 4 y 5 del Expte. W.DST.DAM. Nº 2458"S"/958 agregado al presente, este Estado Mayor General Naval ha confeccionado el proyecto de nota que se adjunta, solicitando del señor Subsecretario su remisión al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, a fin de contestar lo requerido por la Cancillería.-

AGREGADO: Proyecto de nota.

INTERV. TOTAL: Capitán de Navío D. RAFAEL A. PALOMEQUE.
Cap.de Corb.(R.A.)D.CARLOS A. LEDESMA.

INTERV.PARCIAL: Cabo Ppal. Of. Naval HUGO HORACIO VILA.

MINISTERIO DE MARINA ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL

JORGE E. PERREN
CONTRAALMIRANTE
JEFE

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL POLITICA NAVAL OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
CAPITAN DE CORBETA (R.A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

Nº..........

Letra..........

SECRETO

BUENOS AIRES, Junio 1958

SEÑOR SUBSECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para referirme a la atenta nota DST.DAM. Nº 2458"S", de fecha 7 de abril último, por la que acusa recibo del oficio S.G.st. (s) Nº 7"S"/958 de este Ministerio, y solicita se informe a esa Cancillería si el buque "MABEL RYAN" pertenece a alguna empresa naviera particular o si fué fletado por alguna compañía comercial y si al negarse a saludar al pabellón británico las pretendidas autoridades inglesas adoptaron alguna medida de fuerza, así como también cualquier otro dato referente a situaciones similares a la presente que se hubiere registrado en las Islas GEORGIAS DEL SUR y que pudiera ser de interés para ese Ministerio.

Al respecto, cúmpleme informar a V.E. que el buque de bandera argentina "MABEL RYAN", matrícula 3921, es de propiedad de la Compañía Argentina de Pesca S.A., con escritorios en la calle 25 de Mayo Nº 460 -3º Piso- de esta Capital.

En este Ministerio no existen antecedentes similares al comunicado a esa Cancillería por oficio S.G.st. (s) Nº 7"S", de fecha 26 de marzo último, lo que ha quedado confirmado en el último párrafo del informe ampliatorio de los hechos en cuestión, producido por el Jefe del Destacamento///

A S.E. el señor Subsecretario de Relaciones Exteriores
Doctor D. FRANCISCO M. D'HERS.

S / I

SECRETO

/// Marítimo Temporario, Subprefecto D. FRANCISCO FELIPE LESCA, cuya copia se adjunta a la presente.

Hago propicia esta oportunidad para reiterar a V.E. las seguridades de mi consideración más distinguida.-

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL - POLITICA NAVAL - OPERACIONES

CARLOS R. LEDESMA
CAPITAN DE CORBETA IM.-AJ
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

SECRETO

PARTE INFORMATIVO

Para información del SEÑOR SECRETARIO DE LA DIRECCION GENERAL DE INSPECCION.	Producido por: JEFE DESTACAMENTO MARITIMO TEMPORARIO BUENOS AIRES, mayo 21 de 1958.

ASUNTO: Producir información.

INFORMACION: Conforme a lo por Ud. ordenado, cumplo en informar que: el día 25 de enero del año en curso, siendo las 0800 horas, me encontraba a bordo del buque "MABEL RYAN", matrícula 3921, perteneciente a la Compañía Argentina de Pesca, al mando del cual se encontraba el Capitán de Ultramar GUIDO TONISSO, Libreta de Embarco Nº 41.825, hallándose el citado buque en la Bahía Cumberland Oeste de la Isla Georgia del Sur, lugar en el que fué esperado por el Magistrado inglés de aquella isla, D. THOMAS MATHEW y dos policías y un aduanero inglés, los que subieron a su bordo.

En tal oportunidad el Magistrado MATHEW, entabló una conversación con el Capitán del "MABEL RYAN", la que se desarrolló en los siguientes terminos, conforme a lo que posteriormente me manifestara el Capitán TONISSO; el funcionario inglés pidió que en señal de cortesía hacia Gran Bretaña se colocara bandera de ese Imperio al entrar el buque al Puerto de Grytviken, sito en la isla Georgia del Sur, a lo que TONISSO se negó por considerar que entraba a un puerto argentino, ante lo que se le amenazó con prohibir la entrada del buque, contestando el Capitán de que el Magistrado podría hacerlo, pero que en tal caso comunicaría esa circunstancia a las autoridades argentinas que correspondieran, siendo también amenazado con las consecuencias que ello podría ocasionar a la Compañía Argentina de Pesca, obteniendo como réplica de que él era por ante todo un Capitán de la Marina Mercante Argentina y que no antepondría los intereses de la Compañía a los de su país, luego de lo cual el Magistrado permitió la entrada del buque a puerto.

En el mismo día, siendo las 2000 horas, atracó en Grytviken el buque tanque argentino "CONQUISTADOR", matrícula 408, también perteneciente a la ya citada Compañía, el que lo hizo enarbolando únicamente bandera argentina, pese haber sido amenazado con impedir su entrada si no colocaba bandera inglesa. Como Capitán del buque "CONQUISTADOR" se hallaba el Capitán de Ultramar AGUSTIN FRANCISCO ERASMO RONCALLO, Libreta de embarco Nº 52.807.

Dejo constancia que el Capitán GUIDO TONISSO tiene tendencia a magnificar los hechos en los que él toma intervención a fin de tratar de lograr una impresión favorable hacia su persona y que suele apartarse de la verdad para dar mayor trascendencia a una cuestión, pero lo que es indudable y que me consta es de que el Magistrado inglés solicitó al comando de aquellos dos buques que se colocara bandera inglesa al entrar a Grytviken y que ambos capitanes se negaron a ello y que conforme a los informes que he podido recoger entre personas que hace tiempo navegan en aquella isla, esta es la primera vez que se produce un hecho de esta naturaleza, ya que hasta la fecha en que el mismo se desarrolló las autoridades inglesas no han puesto inconvenientes ///

SECRETO

/// ni se han dado por enterados de que los buques argentinos entraran a puertos de la Isla GEORGIA DEL SUR sin bandera inglesa.-

Fdo.:

FRANCISCO FELIPE LESCA
Subprefecto
Jefe Destacamento Marítimo Temporario

ESCUELA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
POLITICA NAVAL
OPERACIONES

CARLOS A. LEDESMA
CAPITAN DE CORBETA (R.A.)
JEFE DIVISION POLITICA NAVAL

5

SECRETO

Nº 4 "S"

Letra S.EHN.ih.

BUENOS AIRES, 16 de agosto de 1966.

Señor Subsecretario:

De acuerdo con vuestra nota D.S.T.-D.A.M. Nº 4634 de fecha 3 de junio ppdo., tengo el agrado de dirigirme a V.E. con el objeto de remitirle el adjunto informe del Departamento de Estudios Históricos Navales de esta Subsecretaría, relacionado con las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Esta primera información será complementada con otra documentación y antecedentes que se verificarán en los archivos que posee la Institución y Organismos especializados de la misma.

ES COPIA

Hago propicia la oportunidad para saludar a V.E. con mi más alta y distinguida consideración.

S. M.
Est. Hist. Nav.

LAURIO H. DESTEFANI
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DIVISION INVESTIGACIONES HISTORICAS

JORGE ALFREDO COSTA
CAPITAN DE NAVIO
A CARGO DE LA SUBSECRETARIA DE MARINA

A S.E. el Señor Subsecretario de Relaciones Exteriores
Dr. D. Jorge A. Mazzinghi
S / D.

Agregado al Oficio Nº 4"5"/66

Letra S.EHN.ih.

ISLAS GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR

De acuerdo a lo solicitado se informa lo siguiente:

I) Existen dudas sobre el descubrimiento de las islas Georgias del Sur. Se atribuye a Américo Vespucio en su tercer viaje, en 1502, y lo han sostenido diversos historiadores como Varnhagen, en "Amérigo Vespucio", y nuestro historiador naval Cap. de Fragata Héctor R. Ratto en "Hombres de Mar en la Historia Argentina". Modernamente se tienen dudas sobre este descubrimiento.

Antonio de la Roche, navegante inglés, aunque de ascendencia francesa, había avistado las islas en 1675 y también el navío mercante español "León" en 1756. Este último designó a la isla Principal con el nombre de "San Pedro", que ha aceptado nuestra toponimia.

Finalmente, el primer reconocimiento científico y detenido de las islas fue hecho por el célebre navegante James Cook en el "Resolution", quien sin embargo reconoce la prioridad de De la Roche y el navío "León". Este navegante tomó posesión de las islas para Inglaterra, como si antes no hubieran sido descubiertas.

Parte de las islas Sandwich del Sur fueron descubiertas por el mismo Cook en 31 de Enero de 1775, poco después

///...

de visitar la Georgia del Sur, y el resto por la expedición rusa de Bellingshausen en 1820.

Se considera también que corresponde a este tema el descubrimiento de las islas Comoran (Shag Rock para los ingleses) y Roca Negra, situada al W.N.W. y a 135 millas de la isla San Pedro (de Georgias del Sur).

Estas islas se llamaron antiguamente Aurora, por haber sido descubiertas por la nave "Aurora" en 1762; vistas en 1769 por el "San Miguel" y el mismo "Aurora" en 1774, etc.

Dichas islas fueron reconocidas científicamente en la Expedición de Alejandro Malaspina por la corbeta "Atrevida" en 1794.

Se agregan en Apéndice 1 los siguientes pasajes sobre el descubrimiento de estas islas:

1) "El Descubrimiento de la Antártida" por Ernesto J. Fitte. Buenos Aires 1962, páginas 27 y 28, 41 a 43, 45 a 47 y 48 a 49.

2) Derrotero Argentino, parte V. Antártida y Archipiélagos Subantárticos Argentinos, Tomo I págs. 5, 6 y 7 y Tomo II pág. 1.

3) Otto Nordenskjöld; J. Gunnar Andersson; C.A. Larsen y C. Skottsberg. Viaje al Polo Sur, Tomo II pág. 135

///...

///...

4) Viaje Político - Científico Alrededor del Mundo por las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida" al mando de D. Alejandro Malaspina y Don José Bustamante y Guerra por el Teniente de Navío D. Pedro de Novo y Colson. 2a. Edición Madrid 1885. (Se aclara que las longitudes de este viaje son con respecto a Cádiz). Páginas 315-317-318 y 319.

II) En cuanto a viajes posteriores no argentinos a Georgia y Sandwich del Sur e islas Auroras se pueden indicar sin que la lista resulte exhaustiva:

1) Islas Georgias del Sur:

1819. Fueron visitadas en su parte sudoeste por la expedición rusa de las Corbetas "Vostok" y "Mirny" al mando del almirante ruso Tadeo Gotlieb von Bellingshausen. A partir de 1820. Diversos balleneros y loberos, entre ellos el famoso James Weddel inglés, que el 12 de Mayo entró en una de las bahías de la isla.

Los "Loberos" cazaban el "lobo de dos pelos" y el elefante marino y eran de nacionalidad noruega, inglesa, norteamericana e incluso argentina.

En 1846 visitó la isla el vapor "Esther of London", que enterró allí a su médico.

///...

En 1871 estuvo una nave posiblemente norteamericana, que enterró un tonelero fallecido el 10 de Enero de ese año.

La Expedición Alemana de los años 1882-83, al mando de Edward Dallman.

Estableció una estación en Bahía Real y efectuó un exámen completo y detallado del territorio.

En 1902 la isla fue visitada por el "Antarctic" (Cap. Larsen), de la expedición sueca al Polo Sur, realizando estudios oceanográficos, cartográficos, naturalísticos, etc. Hasta ese momento la isla permanecía deshabitada.

De ese viaje fue que surgió la idea de establecer una compañía particular argentina de pesca en Georgias del Sur, bajo la dirección del noruego Larsen y de la que se tratará en el punto IV.

A partir de esa fecha la isla comenzó a ser visitada por loberos y balleneros, estableciéndose compañías pesqueras.

Los ingleses se arrogaron desde un principio derechos de soberanía y en 1908 hicieron una declaración oficial.

///...

///...

2) Islas Sandwich del Sur:

Después de Cook fueron visitadas por:

1. La expedición rusa de Bellingshausen en Diciembre de 1819, que completó los descubrimientos de Cook al avistar por primera vez las islas Lesbov, Visokoi y Zavodovski.

2. Loberos y balleneros las visitaron particularmente uno de ellos el Capitán Morell en 1823 dejó relatos de los que hoy se duda.

3. En 1911 fueron visitadas por el Teniente Filchner con la expedición alemana del "Deutschland" y el Capitán Ole Jorgensen con el "Trulla" y el "Haxpenen". Este último buque se hundió allí y su tripulación fue rescatada por el "Trulla".

4. En 1914 Ernesto Shackellton con el "Endurance" pasó entre las islas Candelaria y Saunders.

5. En 1922 F. Wild con el "Guest" visitó a Zavodoski verificando su actividad volcánica.

6. En 1927, el "Duren VII" fondeó en Bahía Cornelia de la isla Saunders.

7. En fecha posterior la visitaron un buque de la factoría ballenera Tonsberg, por el "Discovery II" al mando de W.M. Coney en 1930 y por el Williams Scoresby en 1937-38.

///...

3) Islas Cormorán (Aurora):

Fueron avistadas por:

1. 1769 una nave denominada "San Miguel".

2. El navío descubridor, "Aurora" de nuevo en 1774.

3. El "Pearl" en 1779.

4. Por la nave "Dolores" en 1790.

5. En 1798 por el "Princesa" de la Real Compañía de Filipinas con el Capitán Manuel Oyarbide.

6. Por la corbeta "Atrevida" de la expedición Malaspina en 1794.

7. En 1839 por dos buques, "Medina" y "Mari Jane", pertenecientes a M.R. Burrows, de Nueva York.

III) Los viajes de la Armada Nacional a las mencionadas islas que se han registrado, después de una primera investigación en el Archivo de Marina son los siguientes:

<u>Islas Georgias del Sur</u>:

1) Vapor Transporte "Guardia Nacional", 1905.
2) Corbeta "Uruguay", 1909.
3) Corbeta "Uruguay", 1915.
4) Corbeta "Uruguay", 1918.
5) Corbeta "Uruguay", 1919.

///...

6) Vapor "Guardia Nacional", 1923.

7) Vapor "Guardia Nacional", 1924.

De estos viajes se agrega en apéndice II, extracto de partes pasados por los Comandantes y copia fotográfica del plano de la Bahía Cumberland, levantado por el "Guardia Nacional" en 1905, cuyo original y copias se hallan en el Archivo Cartográfico del Departamento de Estudios Históricos Navales. Esta información será oportunamente completada con los viajes del Transporte "1º de Mayo" y subsiguientes.

Islas Sandwichs del Sur.

1) Campaña Antártica de 1951-52 al mando del Cap. de Navío E.L. Díaz con las Fragatas "Hércules" y "Sarandí".

2) Campaña antártica 1954-5 al mando del Cap. de Navío Alicio A. Ogara. En la misma con el Rompehielos "General San Martín" se erigió un refugio denominado Teniente Esquivel y una baliza denominada "Gobernación Marítima de Tierra del Fuego", en la Isla Morell. El "Bahía Buen Suceso" efectuó un levantamiento hidrográfico de la mayoría de las islas.

3) Campaña antártica 1955-6 al mando del Cap. de Navío Emilio L. Díaz; fue ocupado el refugio Tte. Esquivel de isla Morell por dos meses e instalada otra baliza

///...

///...

en isla Morell, que se denominó Tte. Sahores.

4) Campaña 1956-7 al mando del Capitán de Navío Helvio N. Guozden; el Rompehielos "General San Martín" visitó las islas.

5) Campaña 1957-8. Campaña del Cap. de Navío Patrón A. Laplacette, en que el Rompehielos "General San Martín" erigió una baliza en isla Zavodovski y el Remolcador "Sanavirón", junto con el hidrográfico norteamericano "Vema" efectuaron perfiles de refracción sísmica en la fosa oceánica.

IV) Con respecto a la Compañía argentina de pesca en Georgias del Sur, se informa lo siguiente:

Después del viaje de la Expedición sueca y del hundimiento del "Antarctic", el buque de la misma, la República Argentina rescató los expedicionarios en la corbeta "Uruguay".

El Capitán Carlos A. Larsen, veterano ballenero noruego y explorador del Artico y Antártico, que comandó el "Antarctic"; se dedicó a crear una compañía ballenera argentina en 1904, con la total colaboración de la firma argentina Ernesto Tornquist y Cía. y otros capitales también argentinos. Se formó así la Compañía Argentina de Pesca S.A. presidida por Pedro Christophersen.

///...

///...

A fines de 1904 y para instalar la Compañía en Georgias del Sur, salió el vapor argentino "Fortuna", llevando a remolqué la barca "Luisa", con todos los materiales necesarios.

El velero ballenero "Rolf", al mando de un hermano de Larsen, se unió a la Compañía y pronto iniciaron las actividades pesqueras con base en Grijtviken.

En 1905 realizó su viaje el "Guardia Nacional", llevando carbón y elementos para la compañía.

Desde entonces se desarrolló con éxito la industria ballenera-argentina.

Otras compañías balleneras, también se establecieron y los ingleses arrogándose títulos de dominio comenzaron a cobrar impuestos. En julio de 1908 colocaron a las islas como dependientes de las Malvinas, nombraron un magistrado residente, verdadero gobernador e instalaron un funcionario de Aduana y 2 policías, además de un establecimiento científico, "Discovery Mission" que realiza estudios sobre las ballenas y su pesca. Los ingleses cobran impuestos por ballena cazada y por barril de aceite exportado.

Las naves de guerra argentinas, que han realizado varios viajes, llevaron carbón y elementos para la Cía. Argentina de pesca.

///...

///...

Como adjunto a la Compañía pero dependiendo de la Dirección de Meteorología Argentina, se instaló una estación meteorológica que funciona bajo pabellón argentino.

La información que se tiene sobre la Compañía Argentina de pesca no es completa, pero se espera lograr más datos que se comunicarán oportunamenté.

Además del "Guardia Nacional" realizaron viajes a Georgias del Sur para aprovisionar a la Cía. Argentina de Pesca, o efectuar relevos de su personal, la Corbeta "Uruguay", el Transporte "1º de Mayo" y el Velero mercante "Tijuca".

En 1947-48 la Cía Argentina de Pesca tenía un total de 7.885 Tns. de buques tanques, transportes y balleneros cazadores. El producto de la pesca es llevado con escala en Montevideo a Sandefjord, Noruega.

V) La bibliografía sobre las islas Georgias del Sur, Sandwich y Aurora se agrega en el Apéndice Nº 4.

VI) El Servicio de Hidrografía Naval de la Secretaría de Estado de Marina ha realizado relevamientos y publicaciones sobre las islas. Derroteros y cartas entre las que citamos las Nº 114 (Islas Georgias del Sur, 1º Edición 1958), 111 (Islas Sandwich del Sur, 1º Edición 1953), 64 (Océano Atlántico Sur, Islas Australes, 1º Edición 1939) y 94 (Pa

///...

///...

"Sol de la soberanía nacional".

HUMBERTO F. BURZIO
CAPITAN DE NAVIO CONT. (R.S.)
JEFE

ES COPIA

LAURIO H. DESTEFANI
CAPITAN DE FRAGATA

9 - 18

(6/7/8 no estàn)

Resumen 2

RESUMEN DEL TRABAJO CONTRIBUCION A LA HISTORIA DE ISLA SAN PEDRO

(Georgias del Sur)

9

El Doctor Ernesto J. Fitte en su obra La disputa con Gran Bretaña por las Islas del Atlántico Sur - Ed. E.M.E.C.E., Buenos Aires 1968, realizó un valioso intento de escribir la Historia del Archipiélago de las Georgias del Sur, cuya Isla Principal es denominada por españoles y argentinos Isla San Pedro.-

Este apunte trata de completar ese trabajo con nuevas contribuciones que permitirán algún día escribir la historia de ese archipiélago con una visión total.-

Se comienza presentando un documento inédito y existente en el Museo Naval de Madrid (Documento 2 del manuscrito 318 - Isla del Mar del Sur Tomo I).-

En dicho documento, el piloto Henrique del Navío León. Dicho piloto era de Saint Malo y lo escribió de vuelta de su viaje al Mar del Sur.-

La Isla San Pedro tiene dos aspirantes anteriores a su descubrimiento. Uno es el famoso Américo Vespucio en su viaje de 1501; pero varios autores desientes de esta teoría. El segundo es el marino mercante inglés de padres franceses Antonio de la Roché, quién las había descubierto en 1675, aunque lo que quedó de la narración del descubrimiento es confusa, e incluso algunos autores ingleses, dudan del mismo o señalan que de la Roché avistó la Isla Beauchasne del grupo de las Malvinas.-

Un avistaje mucho más preciso y aceptado por el famoso navegante inglés James Cook, es el efectuado por el navío mercante español llamado León, del cuál el Doctor Fitte nos dá en la obra ya mencionada la reseña del viajero de Saint Maló Sieur Ducloz Guyot, publicada recién en 1775, y después de 1803 a 1817.-

El navío León zarpado de Cádiz a fines de 1753, tocó Valparaíso y Lima y emprendió su retorno el 8 de Febrero de 1756, con una partida de

oro y plata, cacao, cobre, estaño, químicos, etc.-

Al repasar el Cabo de Hornos con gran trabajo por los vientos y una fuerte correntada que lo arrastró hacia el Este, según el Doctor Fitte que sigue el relato de Ducloz Guyot el 24 de Junio de 1756 avistaron una pequeña isla a las siete de la mañana y luego una muy grande con grandes montañas nevadas. La isla grande fué bautizada con el nombre de San Pedro y se encontraba en latitud 54º 20' Sur y 40º 30' de longitud oeste del meridiano de París. El león hizo proa al Norte y con gran dificultad por temporales y témpanos logro llegar finalmente a Cádiz el 10 de Octubre de 1756.-

El próximo viajero que visitó la Isla fué el célebre James Cook en el Rejolution el 14 de Enero y días siguientes de 1775.-

El nuevo documento que presentamos es emanado por un profesional y lo agregamos como apéndice Nº 1, haciendo su reseña que es la siguiente:

El arbitraje de tierra se realizó el 28 de febrero de 1756 a las ocho de la mañana (un día antes que el indicado por Dcloz Guyot). Los incidentes de latitud 55 11m.S y longitud 50º 14' Oeste del meridiano de París Ese día se tuvo la duda, si lo tenía no fuera una nube.-

Al día siguiente 25 de Junio descubren una Isla Pequeña y luego una tierra muy alta. Acercándose a ella el 30 de Junio de 1756 a medio día Henrique pudo observar el sol a medio día obteniendo una latitud de 54º 48' Sur, para el buque que es situado a su vez con respecto a la isla.-

Se hace un estudio náutico de las condiciones, señalando que la latitud es muy aproximada, en cambio la longitud, comparada con la real de las islas tiene un error aproximado a los 10º, o sea unas 350 millas o más de diferencia.-

Este error era posible en la época, porque habían pasado con muchas dificultades el Cabo de Hornos y fueron sometidos a corrientes y vientos muy fuertes. Los datos de la narración de Ducloz Guyot, son muy exactos, solo unas 45 millas de tierra en longitud, lo que hace sospechar que

esos datos hubieran sido retocados sobre todo en la versión de Londres de 1803 - 1817.-

Se pasa a un breve receso de la historia de las islas hasta 1920, estudiándose el establecimiento de la Compañía Argentina de Pesca en 1904 y su posterior desarrollo, la intromisión noruega e inglesa.-

El pago de derechos a los ingleses, por la Compañía Argentina, el desarrollo de la industria ballenera y finalmente el apoyo dado por el gobierno a la Compañía Argentina de Pesca, con el desastrozo negocio de la financiación ballenera factoría Juan Perón. La información llega hasta 1955.-

Georgias del Sur es un archipiélago muy especial, en realidad es una gran isla, redeada de dos o tres mucho mas pequeñas y varios islotes. Tiene 3850 kilómetros y una forma alargada y curvada, siendo su dimensión mayor, que va de noreste a sudeste de 95 millas (175 kilometros). Es una isla grande, mucho mayor que el Ducado de Luxemburgo que sólo alcanza a 2586 Km^2.

La isla mayor lleva de nombre San Pedro, desde que fué avistada y reconocida en 1756 por el Navío Mercante español El Leon.

Antes que El Leon habrían avistado la isla San Pedro, dos navegantes; descubrimientos que son impugnados por varios historiadores.

El primero en avistar la isla habría sido el famoso Florentino Americo Vespusio. Ya sabemos cuanta tinta ha corrido sobre su famoso viaje de 1501, las famosas "Letteras" y las polemicas sobre si descubrió o no el Río de la Plata, la Costa Patagónica e inclusive según modernas y aventuradas interpretaciones, las islas Malvinas.

Despues de los últimos trabajos del Viceálmirante D. Ernesto Basilico y del Capitán de Corbeta D. Roberto Barreiro(1) estimamos que han sufrido rudo golpe, las teorias del erudito Doctor Roberto Leviller y muchos más de las de algunos de sus seguidores no tan eruditos.

Rendimos homenaje a los trabajos del Doctor Leviller en esta polémica, porque aunque no compartamos su punto de vista, creemos que su aporte a la cartografía de estas regiones es invalorable. Quizas más importante, que demostrar un dudoso por siempre descubrimiento del Río de la Plata, compartido con otros primitivos descubridores como Nuño Manuel y Juan de Lisboa. Ellos nunca disminuirán el brillo de la gloria de Juan Diaz de Solis, el primero que anuncio la existencia del "Mar Dulce", ese enorme río, de color del puma.

Tambien polemizado pero con más visos de verosimilitud, es el descubrimiento de la Isla San Pedro, por el Navegante mercante ingles, de ascendencia francesa , Antonio de la Roche, en 1675. El relato de este descubrimi

////..

....////

to es confuso y sitúa a la isla en una latitud, casi 10 grados al norte.
Ya sabemos que la latitud se podrá observar con exatitud de alrededor de
medio grado, en esa época, Algunos autores ingleses opinan que De la Roche
descubrio la Isla Beauchesne.

El Doctor Ernesto Fitte, academico nacional de la Historia, es el primero
que ha escrito una obra de fundamental importancia sobre la Islas del Atlan
tico Sur (2) ~~y se titula "Incidente con Gran Bretaña por las Islas del Atlanti
co Sur" Buenos Aires, 1968.~~

En esa Valiosa obra, se esboza una historia de nuestras Georgias del Sur,
con muchos datos de interés.

Con el afán de aportar algunos aspectos nuevos para completar esa historia
es que hemos escrito este trabajo.

El tercer descubrimiento de las Georgias se debio segun el libro del Doctor
Fitte mencionado, al Navío El Leon en 1756 y hacemos un resumen de lo ex-
puesto en su obra ~~mencionada~~.

La versión del descubrimiento se debe al Sieur Ducloz Guiyot, Guyot, que viajaba
a bordo del Navío español "El León".

Este Navío había zarpado de Cadiz en Junio de 1753, pasando al mar del Sur,
había tocado en Valparaiso y Lima donde realizaron intercambio comercial.
Cargado con oro y Plata, cacao, cobre, estaño, lana, de vicuña y quinina,
el León emprendió el regreso, debiendo afrontar mal tiempo y vientos varia
bles en el Cabo de Hornos con agregado de fuertes correntadas hacia el Es-
te.

Puesta la proa en dirección de Ushuaia, el 29 de Junio de 1756 a 0730 horas
avistaron primero una pequeña isla y luego otra muy grande con altas monta-
ñas. Situaron la gran isla en latitud 54º 20' SUR y 40º 30' de longitud oeste
de Paris. (3)

El Leon continuó su marcha y arribó después de fuertes temporales y tempa-
nos a Cadiz al 1º de Octubre de 1756.

Las informaciones de Ducloz Guyot fueron impresas despues de haber pasado
por los manos de Alexander Dalrymple 1775 y por segunda vez por James Bur-

ney en la obra "A Cronological History of Voyages, and discoveries in the South Sea or Pacific Ocean" obra publicada de 1803 a 1817.

Vemos así que transcurrieron 19 años antes de la primer publicación de las noticias de Ducloz Guyot y más de 47 para la segunda.

Presentamos ahora la copia de un documento existente en el Museo Naval de Madrid, cuyo original fué producido el 10 de febrero de 1757 en Cadiz, es decir a sólo siete meses del descubrimiento, y esta copia es efectuada, 4 días despues en la misma ciudad por un Francisco Cumplido, o algo semejante, segun se desprende de la firma.

El documento figura hoy como el documento 2 de los manuscritos 318 del Museo Naval de Madrid, ocupando los folios 2 a 4 del mismo, clasificados tambien dentro del título "Islas del Mar del Sur." Tomo I. Estos capítulos forman parte de una colección preparada para la expedición Malaspina, y su original puede estar, si existe, en el Archivo de Indios o en el Archivo de Simancas.

No existe ninguna razón para suponer que no sea copia fiel de un original. El documento comprende la relación del descubrimiento de la Isla de San Pedro, por el piloto Henrique CORMER (Cormer) del navío El Leon. Primer Piloto del navío, es decir el principal encargado de su derrota. Tambien se agrega el Juicio que este descubrimiento mereció a los Pilotos de Numero de la Real Armada del Departamento de Cadiz, que en numero de nueve, opinan del nuevo descubrimiento.

El documento comienza con la relación del Piloto Henrique Cormer, Natural de Saint Malo, es decir Frances de un puerto de grande navegantes.

El citado primer Piloto, y en consecuencia primer responsable de la derrota del navío El Leon comienza manifestando qué, el 28 de Junio de 1756 a la 8 de la mañana, estando segun sù situación estimada en latitud 55 grados 11 minutos Sur y a la longitud 50 grados 14 minutos de Paris, descubrieron una tierra marcandola al Nor - Nordeste y Nordeste quarta al Norte de la aguja.

////...

....////

Esto significa una cuarta hacia el Norte desde el Nordeste (045º) magnéticos siendo la cuarta de 11º 15' vemos que el avistaje se realizó al azimut 034 grados magnéticos, o sea del compas.

La latitud se podía calcular con bastante exactitud en esa época y en cuanto a la longitud, podía tener grandes errores, de hasta 10 grados. Esa longitud de 50 grados 14 minutos de Paris es igual a 47º 54' con respecto al meridiano de Grenwhich.

Al producirse el avistaje, surgió la duda, dada la altura de la tierra, de que fuesen nubes, sobre todo teniendo en cuenta que las cartas Francesas (de las mejores de esa época), no señalaban ninguna tierra en esos parajes. Siguieron una derrota del este nordeste (rumbo 067 magnético) con fuerte viento Norte, sin que pudieran volver a ver la dudosa tierra, en todo el día, por estar los horizontes cubiertos de gruesas nubes.

A las siete de la noche se cambio el viento al Oes Sudoeste (aproximadamente del 248º) Con este viento pudieron gobernar al "Norte quarta al Noroeste (349º del compás aproximadamente) con una velocidad de la nave de 6 nudos ((6 millas por hora).

El día 29 al amanecer, vieron tierras o nubes, porlo elevadas y negras; pero aclarando un poco reconocieron una isla pequeña; la cual "nos demoraba por la serviola de estribor.

Como el buque navegaba 349º al Norte podemos inferir que la isla pequeña se avistaba aproximadamente por el azimut 034º y a distancia de una legua es decir a 3,2 ó 3,5 millas.

Ante este avistaje pusieron proa al "Sur quarta al Sudoeste (191º aproximadamente) y al salir el sol avistaron una tierra "mui alta", que les parecia ser la isla de los Estados, pero por la estima se encontraban 13 grados y 30 minutos al este de ella. Viendo la conformación de la isla llegaron a la conclución de que no podia ser la isla de los Estados. Hasta las 1600 horas navegaron al sur 5 leguas y 6 que estaba apartados de la tierra hacia 11 leguas (35a 38 millas) que era la longitud de la ensenada en que se hallaban. Siguieron descubriendo nuevas tierras al

////...

....////

Noroeste y a las 1600 horas del 29 de Junio, calmó el viento, lo que se mantuvo toda la noche.

El día 30 de JUNIO de 1756, el tiempo amaneció claro y se encontraron en el mismo sitio del día anterior, por lo que conjeturaron, no habia ninguna corriente en la zona.

Al mediodia el Primer Piloto obtuvo una altura del sol al mediodia, con la que calculo la latitud que resulto54º 48' Sur. Marcó la punta de tierra que se veía mas al este - al Nordeste quarta a 7 leguas (entre 22,5 y 24,5 millas) y la punta mas oeste, al Noroeste tres grados al norte (318º) Las nubes impidieron ver las altas montañas de la isla y les parecio que por el medio de la misma había una separación, que podia indicar un pasaje entre dos islas.

Describe luego el piloto, la fauna consistente en pinguinos, ballenas, lobos marinos y patitos y señala la presencia de SARGAZOS o algas gigantes.

A 1800 horas se levantó viento del oeste - noroeste (del 292º) con el cual gobernaron al sur quarta al Sueste (169º).

A la media noche habiendo navegado tres leguas (poco mas de 10 millas) pusieron rumbo Sur-sueste (157º).

El 1º de Julio ya no vieron tierra y pusieron rumbo al este y este nordeste (67º) para apartarse de otras tierras y poder seguir su derrota.

El primer piloto del Leon, calculó por las distancias asignadas y marcaciones efectuadas, que la tierra corre Noroeste Sueste y por 25 a 30 leguas (80 a 105 millas) y que se puede ver a 50 leguas (170 millas). Este último dato es algo exajerado.

Como vemos la descripción corresponde perfectamente al largo y conformación de la isla San Pedro.

Los nueve pilotos de numero de la Real Armada del Departamento de Cadiz que dieron su opinión sobre este descubrimiento expresan que se confirmaba la información dada por las CARTAS y planos "olandeses" de VAN KEULEN, las que situan al este de la Isla de los Estados a 8 grados y 36 minutos, esa tierra, siendo la diferencia entre el piloto y la CARTA 58 leguas, que correspondía a 4

////...

grados y 56 minutos. (En distancia para esa latitud eran 174 Ms).

En realidad la Isla San Pedro se encuentra a 24 grados al este de longitud de la Isla de los Estados.

Los Pilotos atribuían la diferencia, a las grandes corrientes de la zona del Cabo de Hornos y la Islas de los Estados.

En consecuencia opinaban que se debía tomar una longitud media entre ambas, situando las parte Central de la Isla en 54 grados 47 minutos S y en 49 grados 05 minutos de longitud occidental del meridiano de Paris o (327 del de Tenerife), Segun ellos es la longitud donde la situó Guillermo de Isla (Guillermo de L'Isle) en sus Cartas Geográficas, de la noticia de su descubrimiento por M. de la Roche).

Vamos a recopilar un poco:

El día 28 a 0800 horas avistan la tierra por primera vez, aunque, tienen dudas si no es una nube. La ven al Azimut 034 y estando ellos en posición 55º11' Sur y 50º 14' Oeste de Paris.

Siguen navegando al rumbo 067 hasta 1900 horas, en que al cambiar el viento ponen rumbo 349º hasta el amanecer del día 29 en que avistan entonces una pequeña isla y viran al rumbo 191º (con proa al Sur. Al salir el sol avistan una isla mayor y muy alta. Creen que es la Isla de los Estados, pero la longitud estimada les dice que esta 13 grados y medios más al oeste y tampoco coincide con la conformación de la Isla, que viene A 1600 horas del día 29) Cesa el viento. A 1200 horas del día 30, aun en calma, el Piloto toma el sol a mediodía, lo que le dá una latitud de 54º 48'S y se situa con las puntas extremas que vé de la isla.

A 1700 horas del día 30 se levanta un poco de viento y ponen proa al Rumbo 169º, navegando 3 leguas (10 millas) hasta medianoche, para zafar la tierra. Entonces caen hacia el este y luego mas al norte. El 1º de Julio ya no ven tierra.

Hemos reconstruido, approximadamente, sobre la cartas 114 y 194 del Servicio de Hidrografía Naval, la derrota aproximada de la nave y hemos llegado a las siguientes concluciones:

..../////

1) De acuerdo a los Tablas de Navegación, la maxima distancia a que podía ser avistado el monte Paget (2800 metros, el mas alto de isla, y si consideramos al vigía del barco a 25 metros del altura), es de 120 milla ((unas 40 leguas).

2º) La pequeña isla avistada puede ser muy bien la llamada actualmente Annenkov, y mas improbablemente una de las pequeñas islas Pickergill.

3º) Las marcaciones trazadas el día 30 a mediodía a las puntas de la isla, (que se veían hacia el lado del oeste a 7 leguas y al azimut 056º) y la mas oeste, al 318º Verdadero); dan una situación bastante aproximada del buque, marcando el Cabo Desengaño al 055 y a 25 millas de distancia. La latitud era de 55º 10', con un error por la tomada por el piloto de solo 22 minutos, lo que es muy aceptable.

4º) La "ensenada" que ven los navegante es parte de la isla comprendida entre la isla Annenkov y el Cabo Desengaño y la longitud de 11 leguas coincide con la realidad.

5º) A medida que avanzan al Sur, pudieron ver las costas más al Norte que quedaban descubiertas.

6º) La información, descripción y medidas de la isla son muy aceptables, no quedando dudas de que era la Isla de San Pedro, la principal de las Georgias del Sur.

Veamos ahora el dictamen de los nueve pilotos de Cadiz.

De acuerdo a lo que expresan había una diferencia de cuatro grados cuarenta y seis minutos mas al oeste que con la posición dada por la Carta "Clandesa" de Van Keulen y fijaron la posición media de la isla en 49 grados 05 minutos al oeste del Meridiano de Paris como posición media entre la holandesa y la obtenida por el Primer Piloto del León.

Eso significa que si queremos saber cual es la longitud que dieron a la parte media la Isla obtenida por el piloto del Leon debemos restarle a 49º 05' la mitad de los 4º 56', o sea 2 grados 28 minutos. Lo que nos da una longitud de 46º, 37' asignado a la mitad de la isla al Oeste de Paris por el Piloto del Navío "Leon".

Hemos hecho nuestros calculos, basandonos en el avistaje y la mayor distancia posible del mismo al azimut 034 y nos ha dado una longitud aproximada de 47º 15' al oeste de Paris.

Finalmente hemos hecho un calculo de longitud de la parte media de la Isla por los rumbos y distancias recorridos desde el avistaje y nos ha dado una longitud de 48º 44' aunque las corrientes y la deriva debido al viento pueden disminuirla a poco mas de 48º oeste de Paris.

En consecuencia hemos considerado dados estos tres valores, de la longitud 46º 37', 47º 15' y 48º 44', que una media redondeada de 47º 20' al oeste de Paris, es una buena longitud estimada, para la parte media de la isla por el navío Leon.

De todo esto se deduce que El León, según su primer Piloto, situó a la Isla San Pedro, parte media, en latitud 54º 30'S aproximadamente, (la real es 54º 27'S), lo cual muestra una aproximación muy satisfactoria.

En cuanto a la longitud, la hemos aceptado en 47º 20' al oeste de Paris, lo que significa 45º al oeste de Grenhwich - La real es 37º al Oeste de Grenhwich.

Habia una diferencia en la longitud de 8 grados al Oeste de la posición real en la calculada por el Primer Piloto del Navío León, ello equivale a 275 millas aproximadamente.

Es aceptable ese error en esa epoca?

Evidentemente sí, pues aun no se había perfeccionado, ni se usaba el cronómetro marino y las estimas de longitud estaban influenciadas por errores en apreciación, abatimiento del viento y corrientes, Si bien estos abatimientos podian estimarse, las corrientes no podian ser percibidas ni medidas.

En la zona del Cabo de Hornos, son numerosas las corrientes de uno y mas nudos hacia el este y ya sabemos que El León tardó bastante en cruzar el Cabo de Hornos. Digamos que si UNA corriente de un nudo hacia el este, durante 12 días, basta para producir un error de 274 millas. El buque ha sufrido una corriente que lo arroja 274 millas más al este; pero no computada por la estima, y esta daría un punto que estaría 274 millas mas al oeste que el real.

////....

De modo que el error con longitud, es perfectamente explicable y aceptable.

Es la versión del Señor Ducloz Guyot mencionada por el Doctor Fitte se da el avistaje inicial el día 29 de Junio.

Aquí vemos, que aunque dudoso, se realizó el 28 a 0800 horas y se confirmó al día siguiente.

En cuanto a la posición de la isla, Ducloz Guyot da latitud 54º 20' Sur, y 40º 30' de Paris / 38º 10' de Grenwich). Esta longitud da un error de solo 1º 10' minutos de longitud (42 ó 43 millas) con la longitud real para el centro de la isla, lo que es mucha exatitud para la epoca.

A quien debemos creer a Ducloz Guyot o al Primer Piloto de la Nave?

Porque esa diferencia?

La explicación fué dada por el mismo Doctor Fitte que ha pedido muestra consulté una copia fotográfica de la versión del viaje del León por Ducloz Guyot aparecido en 1775, o sea la primera de las dos, "A Collectión of Voyages Chiefly of the South Seas London 1775 fojas 1 a 16."

En ella se explica que al llegar a la isla de Cabo Verde Ducloz Guyot informa que verificó un error en la estima que aplicado al momento en que se avista la Isla San Pedro, equivalén, en longitud, a 10º 56' que debían ser corregidas hacia el este, dando entonses una longitud de 40º 30' al oeste del Meridiano de Paris. Con ello queda aclarado la diferencia pues ambas situaciones estimadas, en el momento del avistaje, coincidían con mucha aproximación.

Lo unico es que Ducloz Guyot hizo la rectificación al llegar a Cabo Verde pero no así el piloto, o por lo menos no quedo registrado en el documento presentado.

La importancia del documento presentado es muy grande y completa lo expuesto por el Doctor Fitte en su valiosa obra. El documento esta hecho con todo detalle y concuerda con la conformación y extensión de la Isla San Pedro, con su latitud y sólo difiere en longitud por los errores que se podían cometer en la epoca.

El próximo viajero en visitar la Isla fué el famoso navegante Ingles James Cook, con la nave <u>Resolutión</u> quién la avistó el 14 de Enero de 1775, la recorrió en los días siguientes y tomo posesión de la misma; pese a señalar que conocia el descubrimiento del León, a nombre de su magestad Británica, el 17 de Enero de 1775.

En 1790 y resumimos lo escrito por el Doctor Fitte, visitaron la Isla dos buques de pesca Norteamericanos (Capitanes Woodward y Daniel Green) En 1799 naufragó en las costas el lobero yanqui. <u>Regulator</u>, cuyos naufragos fueron salvados por un buque Inglés.

Desde principio del siglo XIX la vistan la Corbeta Aspasia, de Estados Unidos y el Navío Inglés Morse. En 1801 se encuentran allí 18 loberos con sus naves que consiguieron 168.000 cueros de lobos.

En 1802 la visitó el lobero Norteamericano <u>Unión</u> y luego no se registran nuevas visitas por varios años, aunque sin duda siguió siendo frecuentada por loberos hasta 1816, en que existen referencias de que estubo el lobero <u>Norfolk</u>, Inglés.

La primera gran expedición científica, luego de la de Cook fué la rusa de Bellingshausen con la Corbetas Mirnyi y Vostok, que en Noviembre de 1819 llego a Georgias del Sur, encontrando allí dos balleneras Inglesas. Al día siguiente los rusos siguieron viaje y descubrieron a la Isla Annenkov, designada así por el 2º Comandante del Mirnyi, navegan por el Sud de la Isla San Pedro alejandose hacia el este.

Segun afirma el Doctor Fitte de 1820 a 1821, 91 embarcaciones con 3000 hombres cazan lobos y elefantes marinos de la Isla.

En 1822 visitán la isla por lo menos otros dos loberos.

En 1823 arribó a la isla James Weddell, famoso navegante Inglés en el

....////

Bergantin Jane y el cutter Beaufroy (Capitán Brisbasce), tre elefantes y lobos marinos habian sido casi exterminados y en 1834 - 5 la nave lober Blezelett Jane, solo consiguio 600 cueros.

En 1846 el Esther Of London visitó la isla y un medico fallecido fué en tertado allí. Otras naves loberas obtivieron mediocre resultado.

En 1882 visitó a las Giorgias la expedición siantífica Alemana de los Dr tores Schroders y Dallman para observar el pasaje de Venus.

Mas loberos visitaron las islas hasta que en 1893 llegó el famoso baller ro Noruego C.A.Larsen con el Jason y el Hertha para inagurar la etapa de la ballena, en Giorgias del Sur. Larsen volvio en 1902, con el Antartic de la famosa expedición Sueca de Otto Nordenskjönd, en la cual intervin nuestro Alferes Sobral y que termino con el rescate de la expedición por la Corbeta Uruguay a fines de 1903.

Y a hora dejamos de resumir al Doctor Fitte y retornamos a "nuestra contribución relatando la creación de un establecimiento pesquero Argentino en Giorgias del Sur, en Isla San Pedro.

Larsen se quedó en Buenos Aires cuando Nordenskjönd los cientificos tripulantes del Antarctic partieron de regreso a Escandinavia desde Enero d 1904, Larsen estaba resuelto a establecer una compañia de pesca en Giorgias del sur. Para ello reunido con varios argentinos, algunos descendie tes de escandinavos, resolvió formar una compañia de pescade ballenas y establecer una factoría en Isla San Pedro la mayor de las Giorgias(7).

A fin de interesar a los accionistas se publicó un folleto en que se informaba que Larsen, cuya profesión era ballenero y que además poseía la experiencia noruegas, proponía crear una compañía de pesca, dedicada prin cipalmente a la caza de ballenas.

Para cumplir esos propósitos se adquiriría un velero y elementos para mo tar una factoría en Giorgias del Sur. Si la Compañía se fundaba, Larsen sería Comandante de la Flotilla y gerente y decia textualmente: "creemos que la creación de tal sociedad es obra altamente patríotica; la República Argentina en su enorme extención de costas marítimas, ha aprovechado

///...

....////

ingleses, han considerado, de burda redacción y demasiado amplia(10).
Uno de los actos más irritante para nuestra sensibilidad, fué el cobro de derechos para la caza de ba lena y lobos y para la pesca en general.
La Compañía de Pesca argentina S.A. que operaba bajo bandera Argentina, con capitales argentinos , debió avenirse a pagar derechos a los ingleses si quería contínuar sus actividades, Desgraciadamente, nuestro país no tenía ni suficiente conciencia antártica, ni poderío para defender sus derechos, en esas tierras y mares argentinos usurpados; entonces y ahora, para siempre.
De 1914 a 1916 Sir Ernesto Shacleton, esta ves con las naves Endurence y Aurora, intentó cruzar el antártico desde el mar de Wedell al de Ross.
El Capitán ENEAS Mackintosh con el Aurora tenía la misión de establecer una serie de depósitos de víveres en la zona de la barrera del Mar de Ross y hasta 83º 30' S. Shackleton a suves en el Endurance tocó en Georgias del Sur y se dirigió al mar de Well en enero de 1915. Recorrieron la costa de Coats, y trataron de penetrar hacia el Sud, alcanzando los 74º 58 S, pero la nave fue aprisionada por los hielos y se hundió el 27 de Octubre de 1915.
A borde de un iceberg y con tre botes los expedicionarios recorrieron 3200 Kilómetros logrando alcanzar a la isla Elefante, de las Shetland. En tonces Shackleton con cinco compañeros solamente, se dirigío nada menos que a Georgias del Sur, distante 800 millas para pedir auxilio, iniciaron el 24 de abril de 1916, dejando a 22 hombres en la Isla Elefante. Después de 16 días de una de las más extraordinarias hazañas náuticas, Shackleton llegó a la costa Occidental de la Isla San Pedro (Georgias del Sur); pero en un verdadero esfuerzo final tuvo que atravesar la cordillera montañosa de la isla y allí fueron recibidos por los pescadores de ballena de Geytviken Leugo Shacleton se embarcó en un ballenero y trató de llegar a islas Elefante pero no pudo lograrlo por el Peck. De Malvinas intentó nuevamente el rescate con una Goleta, fracasando nuevamente. Por el último logró triunfar con ayuda del Escampavia Chileno Yelcho comandado por el Piloto Luis

///-

A. Villalón y Pardo, arribando con todos los expedicionarios a Magallanes, el tres de Setiembre de 1916. Luego Shackleton partió al rescate de su grupo aislado en el Mar de Ross, pero aquí había ocurrido el fallecimiento de tres expedicionarios. Sin duda esta expedicion del Shakleton no tuvo éxito y el cruce transporlar; pero si en el campo científico y permitió además, cumplir al esforzado y arriesgado explorador una de lasHazañas mas heroicas y terribles de todos los tiempos.

Enormes factorias de hasta 35.000 toneladas de porte y contando con hasta dos o tres aviones para localizar las presas exploraban nuestras aguas, las abastecían once a doce buques cazadores de 150 a 400 toneladas. A veces se agregaban buques frigoríficos, tanques y remolcadores.

En 1914 una ballena requería 4 días de trabajo, por entonces (1936) una factoria consumía 15 a 20 por día.

La ballena azul daba hasta 20 toneladas de aceite, la rorcal o ballena Finn, 6 toneladas y la "Jorobada" 3 toneladas.

Los restos no se desperdician utilizandose carne, huevos y menudencias para harina de carne, harina de huevos, guano o alimentación de ganado. Del higado se extraía el higado de bacalao, rico en vitaminas "A"; las barbas de ballenas o los dientes del cachalote también eran comerciados del principal producto, el acéite, se derivaban mantecas y jabones, lubricantes extraidos para preparación de pieles y cueros, usaban tambien en hiladuras de fibras densas como cáñamo y yute, y en la preparación de glicerinas.

En 1930/1 esta caza indiscriminada alcanzó a 43.000 ballenas de las cuales 40.000 es decir la gran mayoria, del antártico.-

Esto ocasionó un exceso de produccion que hizo declinar la caza en la temporada 1931/2.

En la temporada 1935/6 se cazaron 35.000 ballenas, en su gran mayoría de aguas Antarticas, Gran Bretaña capturó un 39% de esas cifras, Noruega 28%, Japon 14%, Alemania 11%, EE.UU. 5% y Aregtnina 2%, con su compañía de pesca que seguía pagando derechos a Inglaterra.

///

....////   15

En 197/8 ya habíaa además de la Inglesa, dos noruegas y una chilena. Haccia 1929 había siete compañías con 11 factorías; 1 estación en tierra y 86 balleneros. Las ballenas capturadas subieron de 183 en 1905/6 a 9000 en 1928/9.

Tambien en Orcadas se instaló una Compañía noruega 1912, paralizándose algo en las actividades, durante las guerras, pero en 1915/16 funcionaban 3 más aunque hacia 1928/29 era solo una.

Desde 1923 también se comenzó la caza de ballenas en el mar de Ross y su precursor fue como siempre A. Larsen.

Ya hemos visto que H.J. BULL había intentado la caza de ballenas en el antártico en 1894/5, pero los resultados no fueron satisfactorios. Larsen con una poderosa factoría flotante llamada Sir James Clark Ross, de 12.450 toneladas de porte y 5 balleneras de vapor, Cazó ballenas en el mar de Ross en la temporada de 1923-1924, donde debió cruzar un park de 600 millas de ancho pero obteniendo buenos resultados. Al año siguiente volvió con su factoría para reiniciar la casza pero la muerte lo sorprendió, en el mar de Ross el 8 de diciembre de 1924.(9). Murió, en las aguas antárticas, teatro de suss hazañas de gran cazador de ballenas, el esforzado comandante del Antarctic, el sufrido c nductor de los náufragos de Paulet, el intrépido comandante del Jason, lobo de siete mares y orgullo de las marinas de la noruega y Marinera Sandjford. En nuestro país Larsen vivió varios años y fue cónsul de su país en Buenos Aires. Los argentinos agradeceremos a su iniciativa y valor, u n conocimiento de nuestros mares antárticos y la primera compañía de Pesca Argentina de Georgias del Sur que izó nuestro pabellón en la isla de San Pedro de una estadística presentada por la Compañía Argentina, de pesca en su folleto, que hemos mencionado, se desprende que desde 1905 a 1929 se había capturado en Giorgias del Sud 95.776 ballenas; en las Shetland del Sur 85.716; en Orcadas 5862; en el mar de Ross 7114; en Malvinas 1734 y en Alta Mar 7600. EL lograr total, en ese cuarto de siglo es de más de 200.000 ballenas.

Operaban en el mundo, en 1929, 69 compañías balleneras en su gran mayoría

////...

....////

noruegas y tambien Inglesa, dinamarquesas, sudafricanas, una argentina y otra Chilena, En los Mares del Sud operaban 38 factorías flotantes y 148 balleneros.

Todas estas cifras farragosas demuestran un estraordinario crecimiento de industria ballenera en la Antártida, sin que la argentina participara, sin en mínima escala, de una riqueza de sus mares que se utilizaba sin discrim nación.

Lo más irritante fue sin embargo la política imperialista inglesa, que en forma unilateral expidió una letra patente con fecha 4 de enero de 1908, e que se arrogaba derecho sobre las tierras situadas en el Atlántico Sur, ha cia el sud del paralelo 50 y situados entre los 20 y 80 grados de latitud oeste. Era un total de tres millones de millas cuadradas, que equivalen a 1,5% de la superficie del globo.

Hasta 1908 Inglaterra no había efectuado demostraciones de su interes en apropiarse de tan extensa zona; pero bastó que se diera cuenta de la rique za económica que representaba la pesca de la ballena, cuando decidió hace valer prepotentemente su poderío de naval, el primero con amplitud del mun do.

Lo más extraordinario es que dentro de esta extensión quedaban comprendidos además de Georgias, Orcadas y Shetland del sur, Sandwich del Sur, y un enorme zona de Antártica con la península antártica; nada menos que la parte sud de nuestra Provincia de Santa Cruz; Tierra del Fuego y tierras chilenas al sur del paralelo 50 S.

Tanto el gobierno argentino como el chileno protestaron por esta arbitrari medida y en 1917, Inglaterra rectificó su "imperio antártico". Con fecha 28 de Marzo de ese año se estableció latitud 58º S. como límite norte de la zona entre los paralelos 50º W y 80 W reservándose las soberanía sobre los Malvinas

Solo basándose en un gran poder naval, podía hacerse una tan prepotente e irritante declaración de dominio, como si la Antártida y sus mares fueran botín del más fuerte, Tanto Argentina como Chile, no han reconocido su declaracion unilateral y arbitraria de soberanía que, incluso tratadistas ///

///-
Durante la Segunda Guerra Mundial la Antártida comenzó a tener un cie to interés estrategico, no solo por el uso de la ruta del Cabo de Hornos, para corsarios y Submarinos Alemanes, sinó porque estos podrían haber planeado un ataque al establecimiento Inglés de Georgias del Sur, o establecido una base secreta en la zona del sector Antartico Ya sabemos que la Compañía Argentina de Pesca, la primera en establecerse en la zona desde 1904, había terminado por pagar tributo a la prepotencia del Gobierno Británico.-
Esta situación se ha mantenido casi hasta nuestros días y es una espina irritativa para nuestro país.-
En 1943 y 1945 el contrato entre la Compañía Argentina de Pesca con domicilio en la Calle Bartolomé Mitre Nº 599, Buenos Aires y el Gobiern Británico, a través del Secretario de Colonias, fué renovado por dos años, hasta el 30 de Setiembre de 1947.-
Por su parte los Noruegos con fecha 31 de Diciembre de 1945 emiten un Acta para la Caza de Ballenas, en la cual se prohibe a compañías, ciudadanos, o habitantes del reino, tomar parte o asistir directa o indirectamente en la promoción de actividades balleneras en factorías flotante de bandera extranjera. Solo el Rey o sus apoderados podían autorizaer excepciones para compañías o firmas extranjeras, anteriores al 3 de setiembre de 1939, La violación de estas disposiciones sería panadas con un año de carcel o multa de un millón de coronas.-
En 1946 la Compañía Argentina de Pesca intentó obtener una reducción en los derechos de aceite, del Gobierno Argentino. La misma había obtenido por decreto Nº 30485/44, permiso argentino para cazar ballenas enlas islas Georgias del Sur y adyacencias, y pedía que se euiparara los derechos de aceites de elefantes marinos a los de ballena.-
Por Decreto 1816/46, del13 de enero de 1946, con la firma del President Farrell y Pedro Marotta, se desestimó el pedido por la doble imposición argentina e inglesa que cuestiona la soberanía argentina.-
En este Decreto se aclaraba que la compañía había sido beneficiada por una excepción por ser productos de territorio nacional.-
Los elefantes marinos daban 200 libras de aceite y los lobos marinos///

///-
10; siendo las ganancias de 0,05 $ por litro de aceite de elefante, y 0,10 por el de lobo ($ 1 por animal). Pero en este último caso existía la compensación por el mejor aprovechamiento del cuero de lobo marino. Además el gravamen servía para la protección de las especies. Ya en el gobierno de Perón, se expidió el Decreto 1154/47 que cambia la política seguida con la compañía y se equipara el monto de los derechos de aceite de ballena y elefante marino (Mirounga Leonina) La tasa que se aplicaba al aceite de ballena era de $ 1 m/n, por barril. Se modifica también el decreto 3748 del 29 de Julio de 1943, concediendole permiso para faenar elefantes marinos en Georgias del Sur debiendo pagar $ 1 m/n, por barril de aceite extraido.-

En el diario de sesiones de la Cámara de Senadores de 1947 (12) se indica que el gobierno británico autorizó a la Compañía Argentina de Pesca a faenar 6.000 elefantes marinos por año, siendo la única compañía que se dedicaba a la explotación de elefantes marinos en la isla.

Continuando con la protección a la Compañía Argentina de Pesca S.A. cuyo Presidente por ese entonces era Alfredo Roheit Lucio Ryan, nacido en Gibraltar (13), el gobierno de Perón por decreto 18.792 del 25 de Junio de 1948, le otorgó 2.375.000 libras esterlinas a la Compañía Argentina de Pesca para comprar un buque factoría de 34.000 toneladas y 6 catcher-balleneros. Este decreto trajo una violenta y justificada oposición de la bancada opositora en la Cámara de Diputados, sesión del 2 de Julio de 1948, encabzando la misma los Diputados Candioti y Pastor.-

Lo que siguió fué lamentable y resultó de total perjuicio para el país. El Diario "La Prensa" inició una campaña de esclarecimiento, ante la opinión pública. En el mes de Julio de 1948 publicó varias noticias sobre la Compañía Argentina de Pesca S/A. indicadno que había obtenido una nueva concesión del gobierno británico por 21 años en lugar de dos, como era habitual y ya lo hemos indicado, para 1943 y 1946, Esa ventajosa modificación la había obtenido en la Argentina como argumento, ante el gobierno británico.-

De nuevo Ojo

Ryan además de asistir a la iniciación de los trabajos de construcción del buque factoría, había visitado antes a Sandefjord, céntro ballenero noruego, para tratar de lograr excepción a la ley noruega, que prohibía a sus ciudadanos emplearse en fábricas o buques balleneros extranjeros. El Banco de Crédito Industrial confirmó el 26 de febrero de 1948 que las factorías flotantes de Georgias del Sur habían tenido la siguiente producción:

Balaena (con 14 balleneros)............ 170.800 barriles de acéite.-
Empire Vistory (con 14 balleneros)..... 133.400 barriles de aceite.-
Norhval (con 8 balleneros)..............113.800 barriles de aceite.-

La Compañía Argentina de Pesca había producido 150.000 barriles de aceite equivalentes a 25.000 toneladas largas; 6000 toneladas de guano.6000 toneladas de harina de carne, 500 t. de aceite de hígado y 200 t. de hígado salado.

El precio total era de 3.390.000 libras, pero los gastos de explotación sumaban 858.400 libras.

Se estimaba también que el buque factoría costaría 2.000.000 de libras, las máquinas de facturar 575.000 libras , el de 60.000 t. de combustible 220000 libras al Antártico 110.000 libras, Además 5 catchers balleneros 700.000 libras, todo lo cual hacia un costo de 3.605.500 libras.

Otros dies catchers balleneros propios, importarían 3.400.000 libras y todo convertido a nuestra moneda sumaba 74.000.000 de pesos. Vemos que de acuerdo a sus propias conveniencias, la Compañía aparecía como argentina o inglesa. A su vez el Ministro de Relaciones Exteriores y culto informó que desde el punto de vista político, la compañía no aportaba elementos para consolidar derechos en la zona.

Otro periódico informaba tambien, que el Banco Central había otorgado 14.838.000 pesos extras, para la Compañía Argentina de Pesca. Mientras seguía la construcción del "Juan Perón", que así se llamó el buque factoría, siguiendo con el personalismo habitual del regimen que gobernaba. Continuaba también la polémica sobre los créditos concedidos.

y la cuota del Plata para 40.000 toneladas

El contrato de 21 años entre el Rey Jorge VI y la Compañía de Pesca Argentina S/A., tiene nota cabeza de fecha 27 de mayo de 1943 y consistió en el arriendo de 500 areas cerca de Grytviken y de toda la isla Jason, en la isla de Cumberland, desde el 1º de Octubre de 1942 por el años, a 250 libras esterlinas anuales a pagar cada 1º de Octubre. También se establecía que no podía cazar focas u otro animal en Georgias del Sur o islas vecinas, sin autorización del Gobernador u Oficial autorizado. La compañía tambien estaba obligada a equipar y mantener la estación metereológica, de cuyos partes dará conocimiento el gobernador y no los facilitarán a terceras personas sin autorización del gobernador. Asimismo debía conducir la pesca de ballenas de acuerdo con las ordenanzas de Pesca de Ballenas de 1908 y toda otra en vigor.

El gobernador también podía exigir que hasta el 5% de los hombres que trabajaban en las compañías fueran natúrales de Malvinas. El contrato es firmado por Geoffrey Miles Cliford, Gobernador de Malvinas. Condiciones todas que importaban no tener en cuenta la soberanía argentina ante el negocio.-

...///

Ante un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Compañía valoró sus construcciones en 28.000.000$ pero estimaba que valdría tres veces más el reponerlas. Ahora producía 10.000 t. de aceite, 5.000 de guano y otro productos por valor de 1.200.000$ Con las mejoras podría aumentar el producido en un 30%.

"La Prensa" a su vez informó que se habían contratado con los astilleros japoneses Hacina, 10 balleneros de 500 t. para la Compañía Argentina de Pesca. (14).

El "Juan Perón" fué botado en abril de 1949 y Alfredo Lucio Ryan, presidente de la compañía, informó antes a los periodistas que sus características eran: eslora 193,67 m.; manga 24,38 m. y su capacidad de 25.130 t. de aceite, 3.120 t. de combustible y 4.000 t. de carga general y 1.500 t. de carga refrigerada. El tonelaje alcanzaba a 32.500 t. La planta propulsora constaba de dos motores Diesel de 6.000 H.P cada uno y su tripulación estaría integrada por 650 hombres.

El Banco de Crédito Industrial informó que no debía dársele tratamiento preferencial a la compañía y que conceder $ 74.000.000 a una empresa de $ 21.000.000 de capital, excede el máximo de liberalidad admisible y no debe accederse.

A todo esto la Compañía Argentina de Pesca sufrió una importante pérdida al varar y perderse, en abril de 1950, su principal nave, el pesquero "Ernesto Torquinst" de 7.040 tn. mandado por el Capitan Agustiń Ferro, frente el Cabo Constance.

La Compañiá Argentina de Pesca S.A. a su vez y con fecha 26 de Julio de 1950, intentó hacer frente a la campaña desatada contra ella y en una solicitada aclaró que era compañiá argentina y que nunca izó bandera inglesa. Todos sus buques y botes estaban matriculados en Argentina y enarbolaban bandera nacional. Negaban negociados y firmaba el Director.

A fines del año 1951 llegó el "Juan Perón" pero en Mayo del año siguiente "La Prensa" informó el embargo de la nave, por juicio contra la Com-

///-

pañiá Aregentina de Pesca S.A., por no amortizar $ 1.593.859 libras esterlinas, equivalentes a $ 32.000.000. Al año siguiente el ballenero fue incorporado al patrimonio nacional, comprándolo en $ 40.000.000 y destinándolo a Y.P.F.-

Al producirse la Revolución Libertadora en 1955, el buque cambió de nombre por el mas apropiado de "Cruz del Sur", perteneció a la Prefectura Naval Argentina y finalmente fué vendido por su costo excesivo de su mantenimiento.-

Como ha podido verse, todo el negociado de la Compañía Argentina de Pesca S.A. con la adquisición del buque factoría, fué desastroso para el Estado.-

La Industria Ballenera, debido a la caza despiadada de entonces, ha sufrido una enorme decadencia, que amenaza con su desaparición. Quedan sin embargo las pequeñas compañías que mantendrán en alto la vigencia de una industria que agoniza, pero que brindó muchos ejemplos de valor y audacia y formó cientos de hombres de mar, los cuales lucieron sus hazañas en los solitarios mares antárticos, sin reconocimiento, salvo el de sus pares, y sin mayor recompensa material a sus afanes.-

N O T A S

1) - Vicealmirante Ernesto Basílico - El Tercer Viaje de Américo Vespucio - Buenos Aires. 1970

- Capitán de Corbeta Roberto Barreiro Meiro - Vespucio y Levillier - Revista General de Marina de España - Octubre de 1968.

2) - Ernesto J. Fitte. La disputa con Gran Bretaña por las Islas del Atlántico Sur. Ed. EMECE - Bs.As. 1968 - págs. 46 a 48.

3) - Paris está 2º 20' 14" al este de Greenwich, de modo que para convertir sus longitudes en las más actuales de Greenwich, debemos restarle esa diferencia a las longitudes de Paris que estén al Oeste.

4) - Ernesto J. Fitte. Obra citada. pág. 53

5) - La serviola es un pescante situado cerca de la amura de estribor. La amura comprende de 0º a 45º a ambos lado de la proa. Hemos redondeado al grado más próximo, las fracciones de grado en los rumbos y azimutes. Estos rumbos y azimutes son magnéticos, es decir del compás, sin la corrección de declinación que los haría verdaderos.

6) - La medida exacta de la legua aún se discute entre 3 y 3,6 millas. Nosotros tomamos 3,2 millas a 3,5 millas, con lo cual creemos estar muy cerca de los límites de la difícil y quizas inalcanzable verdad.

7) - La información sobre la Compañía Argentina de Pesca S.A. está tomada del folleto Compañía Argentina de Pesca S.S. 1904/1929. Compañía Impresora Bs.As. 1929. Editado por la Compañía al cumplirse 31 16 de noviembre de 1929, veinticinco años de actividad pesquera. También se ha consultado el Boletín del Centro Naval Octubre-Noviembre 1904. Nros. 251/2.-

8) - El Fortuna se construyó en los astilleros Framnaes Mek Vasted de Sandfiord. Tenía 31,70 metros de eslora por 4 metros de manga y sus máquinas tenían una potencia de 280 HP. Era uno de los balleneros más importantes en su género. Fué terminado en setiembre de 1904 y partió hacia Buenos Aires, remolcando al Rolf hasta el Canal de La Mancha, desde donde el velero siguió a vela. El Fortuna llegó a Buenos Aires el 28 de octubre de 1904. El Louise por su parte zarpó hacia Buenos Aires el 1º de julio y llegó en 73 días de navegación.

9) - La información de la muerte de Larsen, el precursor de la industria ballenera-antártica moderna, figura por A.T. Villiers en su obra "Whaling in the frozen seas" Indianápolis 1925. Nosotros la hemos tomado de "Modern norwegian whaling in the Antartic", por Gunnar Isachsen, separata de: "The Geographical review", vol. XIX, nº 3, julio 1929, págs. 393/97, New York.

10) - Ver "Antarctica" de Gordon Hayes, editado en 1918, capítulo XVIII, donde tambien cita un artículo de Thomas Willing Balch, que es mencionado por el Dr. Winfield en el "Lae Magasine and Review" de 1912, vol. XXXVII, pág. 326.

11) - Oficios del 20 de abril de 1943 Colonial Secretary'S Office, y del 13 de abril de 1945, el último tiene características D/1/39 y fué recibido en Port Stanley (Malvinas) el 6 de mayo de 1945 y contestado el 11 de mayo siguiente. Lo firma C.R. Aldrige, por el Secretario de Colonias.

12) - Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores. 1947. Págs.456/7 a 461 y 475 a 482.

13) - Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 2 de julio de 1948. Págs. 1642/1660.-

14) - "La Prensa" 3 de Noviembre de 1949.-

Apendice Documental

Islas del Mar del Sur Tomo I - Manuscrito 318 Documento Nº 2 - Museo Naval de Madrid

Notizia traducida y extrahida del diario que ha presentado a Rl. escuela de Navegazión el Primer Piloto del Navio español nombrado el Leon dn. Henrrique Cormer Nl. de dn Maló de vuelta de su viaje del Mar del Sur.

El día 28 de Junio de 1756 a las 8 de la mañana estando pr. la latitd. de 55 grs. 11 ms. Sur y por la longitd. de 50 grs 14 ms. Meridiano de Paris, descubrimos la tierra marcandola al Nor Nordeste, y Nordeste quarta al Norte de la ahuja, pero nos paresió tan diforme su altura que no cosentimos en ello perceadiendonos á que por la obcuridad del tiempo fuesen algunas nubes, ademas que las costas franzesas que son las que nos sirven no señalan ninguna tierra en estos parages.

Seguimos nuestra derrota del los Nordeste con viento Norte recio, sin bolberla a descubrir en todo este día por estar los orizontes llenos de estas nubes gruesas, las quales de quando en quando nos arrojan una porzión de nibe mui crezida, y á las 7 de la noche se cambio el viento al oes-su doeste con el que gobernamos al Norte quarta al Noroeste, hechando el navio hta. 6 Millas.

El día 29 al amanezer nos hallamos debajo de tierra, aunque por parezernos ser una nube mui elebada y negra, pero habiendo aclarado un poco reconocimos ver una isla pequeña, la qual nos demoraba por la serviola de estribor, á distanzia de una legua, con una nobedad viramos de vordo poniendo la proa al Sud quarta al Sudoeste, con vto., y al salir el sol avistamos una tierra muy alta á una primera vista nos figuramos pudiese ser la Isla de los Estados, aun que por mi punto y los de mis compañeros nos consideramos 13 grs. 30 ms. al leste de ella, mas haviendo examinado con atenzion su figura situazión y elebasn. no podia ver la referida Isla de los estados: Desde que viramos de vordo esta mañana hasta las 4 de la tarde navegamos 5 leguas al sur, ȳ 6 que estabamos apartados de la tierra hozea 11 que son las que tiene de largo

////....

....////

norte sur la ensenada en que nos allamos metidos y conforme nos bamos safan do de ella, se ban descubriendo las otras tierras que corren al Noroeste, las que son tambien peligrosas por su altura. A las 4 de la tarde calmó el viento y duró toda la noche.

El día 30 amanezió el tiempo claro, sin viento, y al salir el sol nos a-llamos en el mismo pasage de ayer sin haber experimentado corriente alguna en toda la noche. Al medio día obserbé el sol en 54 gr^s. 48 m^s. de lat^d. y marqué la punta más leste de la tierra que se descubría al Nordeste quarta al leste distansia de 7 leguas, y la mas oeste al Noroeste 3 gr^s. norte: en todo el día no se pudo descubrir los altos de esta tierra, por las muchas nubes que la tapaban, paresiandonos que por el medio de ella havia desunión, y que pue ser haya pasage: Hemos visto muchos lobos marinos Paxaros Niños, vallenas, sargaso y Petitos, de cuia ultima espesie hemos visto con abundan-zia quatro días antes de descubrir la tierra. A las 5 de la tarde nos entró un poco de viento por el Oes Noroeste, con el cual gobernamos al Sur quarta el Sueste, por rezelo de no poder montar alguna punta de mas al leste, y a la media noche, haviendo nabegado 3 leguas al referido Rumbo pusimos la proa al Sur Sueste hasta la mañana.

El día 1ª de Julio no se descubrio nada por lo que gobernamos al leste y les-nordeste para apartarnos de dhas tierras y seguir nuestra derrota.

Por las marcaziones hechas y Distancia Navegada hago juicio que la refe-rida tierra corre Noroeste, Sueste teniendo de Distancia de 25 á 30 leguas, la cual puede ser sni duda de 50 leguas=

Parezer que sobre este Descubrimiento han dado los Pilotos de Numero de la Real Armada del $Departam^{to}$. de Cadiz.

Por esta noticia queda acreditada la que nos dan los Planos, y Cartas o-landesas de Van Keulen, las quales situan en la misma latitud y al Leste de la Isla de los Estados 8 gr^s. 36 min^s. la propia tierra, siendo la diferen-zia entre este Piloto, y la carta 58 leguas que corresponden a 4 gr^s. 56 min^s. de longitud, la qual se puede atribuir a las grandes corrientes que so bre el cavo de Hornos, eã Islas de los Estados repetidamente se experimen-tan ya para el Leste, cã para el Sueste.

////....

////....

con mas o' menos Fuerza segun la estazión de el año y por lo que somos de parezer se tome por ahora un medio entre las dos rreferidas Opiniones, situando la Mediana de esta tierra o' Isla en 54 gr^s. 41 m^s. de lat^d. Sur, y en 49 gr^s. 5 m^s. de long^d. occidental del Meridiano de Paris a' en 327 gr^s. de Thescesife (que es la longit^d. en que tambien la situa Guillermo de Isla en sus Cartas Cografhicas, con la notisia de su descubrim^to. el año de 1675 p^r. M.de la Roche) prolongada Norceste Sueste en Distanz^a. de 25 leguas.

Cadiz 10 de Henero de 1757= D. Pedro Bernal= D. Thomas Chibers= D. Fran^co. de Siba= D. Mig^l.Olaso= D. Ju^o. Roldan= D. Fran^co. Zorrilla= D. Andres Cierto D. Jph Ruiz= D. Volentin Cierto.

Es copia Cadiz 5 de Febr^o. de 1757

E.Fran^co. Cumplido
(rubrica)

Nº 25 "R"/975.

Letra EMGA,AZ4

10

MEMORANDUM

RESERVADO

Para información de

1) JEFATURA DE OPERACIONES (DEPARTAMENTO POLITICAS).

2) JEFATURA DE INTELIGENCIA (SERVICIO DE INFORMACIONES NAVALES).

Producido por

ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES del E.M.G.A.

Adjunto se remite, con fines informativos, copia de la nota Nº 476 (CO-813), de fecha 27 de mayo de 1975, girada por la DIRECCION NACIONAL DEL ANTARTICO a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS (RR.EE.), relacionada con las posibles actividades de buques pesqueros extranjeros en el área situada al N.E. de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR.-

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.-

BUENOS AIRES, 9 JUN 1975

COMANDO GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA
ASUNTOS INTERNACIONALES
Y LEGALES
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ROBERTO M. ORNSTEIN
CAPITAN DE NAVIO
[illegible] LA ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES

ES COPIA

MANUEL A. BARROS
CAPITÁN DE FRAGATA

ITEM: 0070413

RESERVADO

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BUENOS AIRES, 28 MAY 1975

SEÑOR JEFE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para remitirle adjunto copia de la nota Nº 476 (CO-813) de la Dirección Nacional del Antártico, con referencia a las posibles actividades de buques pesqueros extranjeros en el área situada al NE de las Islas Georgias del Sur.

Saludo a Ud. muy atentamente.

MINISTRO CARLOS LUCAS BLANCO
a/c de la Direc. Gral. de Antártida y Malvinas

AL SEÑOR JEFE DE LA ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES
Y LEGALES DEL DEPARTAMENTO POLITICA Y ESTRATEGIA
DEL ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
CAPITAN DE NAVIO D. ROBERTO M. ORNSTEIN
S / D

URGENTE

NOTA Nº 476 (CO-813)

Ministerio de Defensa

Dirección Nacional del Antártico

BUENOS AIRES, 27 MAY 1975

SEÑOR DIRECTOR

Tengo el agrado de dirigirme al señor Director General, en relación con el tema sobre indicios de pesca de especies de género "NOTOTHENIA" en aguas del Océano Antártico.

Al respecto, en una comunicación del buque ARA "ISLAS ORCADAS" a la radioestación de esta Dirección Nacional, de fecha 23 próximo pasado, el Licenciado ENRIQUE MARCHOFF, del Instituto Antártico Argentino, transcribió el siguiente mensaje:

"que el día 19-MAY, aproximadamente a las 09:40 horas, en la-
"titud 54° 04'S y longitud 36° 16'W, al NE de las Islas Geor-
"gias del Sur, se comprobó que dentro de la red de pesca, iza
"da en ese momento, se hallaba gran cantidad de cabezas de pe-
"ces, género NOTOTHENIA, que abundan en estas latitudes, lo que
"presupone la presencia de un buque factoría ruso o japonés. Se
" tiene conocimiento que en dicha área se encuentra operando un
"barco de bandera rusa".

Saludo a usted atentamente.

DNA

DP.747

CONTRAALMIRANTE (R.E.) JORGE ALBERTO FRAGA
DIRECTOR NACIONAL DEL ANTARTICO

AL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS
Ministro Plenipotenciario D. Carlos Lucas BLANCO
S. / D.

ARMADA ARGENTINA

Nº 174"S"/75.

Letra EMGA,AZ4

SECRETO

URGENTE

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA tiene el agrado de dirigirse a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, en relación con lo informado por nota EMGA,AZ4 Nº 173"S"/75, de fecha 9 de diciembre de 1975, sobre las actividades del buque de investigación alemán "WALTER HERWIG" que se encuentra actualmente operando en proximidades de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

Se explicitaba en el texto de la nota aludida que el Comando del buque de investigación alemán, de ser necesario, solicitaría autorización a la Gobernación de las ISLAS MALVINAS.

Este pedido de autorización fué cursado en definitiva por la estación científica GEORGIAS DEL SUR a MALVINAS recibiendo como contestación del Gobernador del gobierno de ocupación de las mismas:

"Que las actividades de los buques alemanes habían sido autoriza-
"das previamente por las autoridades del archipiélago y que por
"lo tanto no hay objeciones para la pesca de arrastre de fondo propuesta".

En función de lo expresado en el informe precedente y en el presente por esta ASESORIA, solicito se comunique a este ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA la opinión que merecen los presentes actuados, así como también la probable línea de acción que se ha de sostener en esta circunstancia.

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES hace propicia la oportunidad para reiterar a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS las seguridades de su consideración más distinguida.-

BUENOS AIRES, 10 de diciembre de 1975.-

COMANDO GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

MANUEL AL. BARROS
CAPITÁN DE FRAGATA
[illegible]

CIFRA	
HORA	
ENTRO	SALIO
080?14	090700

S 759

ARMADA ARGENTINA

MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) SECRETO	Nro. de Control 1008

CIFRA
HORA
ENTRO

RACELCIE DE RAUSUCIE UNR 5ACO

R 090130

FM COAPENAUSTRAL

TO COFEDVALES

INFO JEMAYOAR

BT

SECRETO// RETRANSMITO TRADUCIDO IDIOMA INGLES MENSAJE INTERCEPTADO 070155 CLN PROMOTOR WALTHER HERWIG TO COMANDANTE BASE BRITANICA DE INVESTIGACION ANTARTICA GEORGIAS DEL SUR BUQUE VESSER TRABAJARA EN LA VECINDAD DE LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR DEL 8 AL 14 DICIEMBRE REQUIERO AUTORIZACION PARA REALIZAR PESCA DE ARRASTRE DE FONDO CON PROPOSITOS CIENTIFICOS DENTRO DE LAS CUATRO MILLAS DEL LIMITE DE PESCA PD SI ES NECESARIO SOLICITAR PERMISO A ISLAS MALVINAS PD SI AUTORIZACION ES CONCEDIDA INFORMAR LA POSICION DE CUALQUIER EQUIPO FONDEADO PARA MANTENERME CLARO DE LOS MISMOS PD FDO. DOCTOR G. KEFEET PD FIN TRADUCCION.-

BT

TTIO SSEU ZAVATTI CUC654 GRU AAAAA

RACEOL RRRRR

RACEL DE RAPUER PNR 26885+

PACEL CIF

DE BAUSU CIF UNR 5411

P 09 16 45

FM COARENAUSTRAL

TO COPERVALES

INFO JEMAYOAR

BT

S E C R E T O: AMPLIO 09 01 30 CLN TRADUCCION 09 14 25 ZULU FM MALVINAS TO GEORGIAS DEL SUR CLN DE GOBERNADOR PARA PAWLEY PD ACTIVIDADES BUQUES ALEMANES HABIAN SIDO AUTORIZADAS PREVIAMENTE POR NOSOTROS PD NO HAY OBJECIONES PARA PESCA DE ARRASTRE DE FONDO PROPUESTA PD FDO. GOBERNADOR FRENCH PD FIN TRADUCCIONA

BT

TTIO S/OF DAVILA 091855

Rer 091930

CF Barros informado 091800/[illegible]

Copia para Jr. Cap BARROS

RAFUER PNR 2969

[illegible]AUSUCIF UNR 5416

R 101515

FM COARNAUSTRAL

TO COPERVALES

INFO JEMAYOAR

BT

SECRETO // AMPLIO 090130 Y 091645 CLN RETRANSMITO TRADUCIDO 092100 / DE GEORGIAS TO WALTHER HERWIG BT REFERENTE SU PREGUNTA SOBRE INSTALACIONES FONDEADAS: SOLO EXISTEN A LA ENTRADA DE LA CALETA REY EDUARDO EN EL SACO ESTE DE BAHIA CUBERLAND [illegible] COMANDANTE DE BASE BT FIN TRADUCCION.-

[illegible]

TTIO [illegible] ZAVATTI A 101620
RTIO SUBOF AUGUSTO (RAFUER) 1018

RACLE

[illegible] A	
[illegible] A	
ENTRO	SALIO

Recibido 101855/DEC

Recibido en S de S a 101605

RACEL DE RAPUER PNR 2927

P 101403

FM COPERVALES

TO JEMAYOAR

INFO COARENAUSTRAL

BT

090130 Y 091645 FM COARENAUSTRAL INFORME EXISTENCIA AUTORIZA-
CION OPERACIONES AGUAS JURISDICCIONALES.-

BT

L/C S E C R E T O

TTIO SUBOF AUGUSTO 101513 AAAA

F

CIFRA
HORA
ENTRO SALIO

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema / Canal	AUTENTICAR (Azul) / AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello): SECRETO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s
Exceptuada - s ... Estación transmisora ... NR ...
Instr. de Transmisión

Preced.	Circundar en rojo: Z Flash, O Inmediato	Circundar en azul: (P) Prioridad, R Rutina	Grupo Fecha Hora: 11-1639	Instrucciones del Mensaje: Acusar Conformidad ☐ Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR JEMAYOAR
EJECUTIVO - S COPERVALES
INFORMATIVO - S COAREANAUSTRAL
EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

~~SECRETO~~ 10-1403 DEC COPERVALES NO EXISTE CONOCIMIENTO OFICIAL SOBRE LA REALIZACION DE LAS OPERACIONES EN CURSO.PD EVOLUCION DE LA OPERACION SHACKLETON INDICARA CONVENIENCIA DE ACTUAR EN OTRAS AREAS Pd

ES COPIA

COMANDO GENERAL DE LA ARMADA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – ASESORIA ASUNTOS ... Y LEGALES

MANUEL A. BARROS
CAPITAN DE FRAGATA

ROGER ... MATAGO
...
GUARDIA CIFRA

JEFATURA DE OPERACIONES – CENTRAL TRAFICO

BT | Grupo Hora: 11 DIC 1975 | INST FINAL | K | AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐
Cladirec ☐ Codirec ☐
METODO: Recepción ☐ Difusión ☐
Intercepción ☐
ACLARACIONES:

Referido al mens. ...
Clasificado Si ☐ NO ☐
Sacar... ...copias.
Pg. ... de ... Pags.

Lugar Buenos Aires
Fecha 11 dic.1975

Of. Promotor: ARMANDO LAMBRUSCHINI
CONTRAALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Of. Autorizante: TRAMITESE

ARMADA ARGENTINA

Nº 173 "S"/975.

Letra EMGA, AZ4

SECRETO

12

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA tiene el agrado de dirigirse a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, para llevar a su conocimiento tareas que actualmente se encuentra desarrollando el buque de investigación alemán "WALTHER HERWIG" en proximidades de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

En efecto con fecha 7 de diciembre del corriente año el Comando del citado buque de investigación informó al Comandante de la "Base Británica de Investigación Antártica GEORGIAS DEL SUR" que el buque "WESSER" trabajará del 8 al 14 de diciembre en la vecindad de las citadas Islas.

En esa oportunidad solicitó autorización para que el "WESSER" pueda realizar pesca de arrastre de fondo con propósitos científicos dentro de las cuatro millas del límite de pesca. Aclaraba asimismo en esa oportunidad el Comandante del "WALTHER HERWIG" que de "ser necesario solicitaría permiso a las ISLAS MALVINAS.

Finalmente solicitaba que, si la autorización era concedida se le informara la posición de cualquier equipo fondeado para mantenerse claro de los mismos.

Figura como promotor de este pedido el Dr. G. KREFFT.

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES tiene el agrado de reiterar a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS las seguridades de su consideración más distinguida.-

BUENOS AIRES, 9 de diciembre de 1975.

MANUEL A. BARROS
CAPITÁN DE FRAGATA

en aus. señor Jefe

13

PREGU PNR 6635

P 310919

FM COPERVALES

TO JEMAYOAR

INFO COARENAUSTRAL

BT

<table>
<tr><td>CIFRA</td><td></td></tr>
<tr><td>HORA 0218</td><td></td></tr>
<tr><td>ENTRO</td><td>SALIO</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>

15.15.INF.

SECRETO +++++ PSN WALTER HERWIG 310900 Z 6254 SIERRA

6136 WHISKEY.-

BT

- 2 FEB 1976

TT.10 S/OF SAAVEDRA 311017 AAAAA

R

ARMADA ARGENTINA

Nº 95 "S"/976.

SECRETO

Letra JEIN,AZ4

14

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES de la JEFATURA INTELIGENCIA del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA tiene el agrado a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, a fin de hacerle llegar la información que a continuación se detalla en relación con las ISLAS GEORGIAS DEL SUR:

La Compañía inglesa SALVENSEN, que fuera arrendataria y propietaria de las instalaciones del puerto LEITH (y posiblemente de STOMNESS, también), donde funcionó una factoría ballenera en GEORGIAS DEL SUR, estaría por formar otra compañía, "para superar problemas de control de intercambio", exis tiendo negociaciones con la firma BRANDTS de LONDRES.

En las cláusulas del futuro arriendo de STROMNESS y LEITH la compañía SALVENSEN ha propuesto al Goberna dor de MALVINAS que no finiquite los arriendos sin consulta previa lo que le permitiría comparar las propuestas, en caso de que otras empresas se presentaran como interesadas.

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONA-LES hace propicia la oportunidad para reiterar a la DIRECCION GE-NERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS las seguridades de su consideración más distinguida.-

BUENOS AIRES, 13 JUL 1976

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

ROBERTO M. ORNSTEIN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DE LA ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES

ES COPIA

MANUEL A. BARROS
CAPITAN DE FRAGATA

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL	ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL Clasificación de Seguridad	L: SIIN-IM4,3 Nº: 14 Fecha: 7.7.76

PARTE DE INFORMACION

TEMA:
GEORGIAS DEL SUR: arriendo de instalaciones. Ej. Nº 2

FUENTE: Propias	Valor Información: 2

DISTRIBUCION: 1) DEPARTAMENTO RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES.
2) ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES.

Se tiene conocimiento que la Compañia inglesa SALVENSEN, que fuera arrendataria y propietaria de las instalaciones del puerto LEITH (y posiblemente de STOMNESS, también), donde funcionó una factoría ballenera en GEORGIAS DEL SUR, estaría por formar otra compañia, "para superar problemas de control de intercambio", existiendo negociaciones con la firma Brandts de Londres.

En las cláusulas del futuro arriendo de STROMNESS y LEITH la compañia SALVENSEN ha propuesto al Gobernador de Malvinas que no finiquite los arriendo sin consulta previa lo que le permitiría comparar las propuestas, en caso de que otras empresas se presentaran como interesadas

Este Servicio, desconoce las normas vigentes en la concesión de arriendo y no interpreta lo que significa "para superar problemas de control de intercambio", que argumenta la Cia. SALVENSEN para la creación de otra firma que opere en GEORGIAS, a que se hace mención en el primer párrafo.

E.M.G.A. - JEFATURA INTELIGENCIA
DEPARTAMENTO "B"
SERVICIO D. INTELIGENCIA NAVAL

HORACIO P. ESTRADA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

NO TIENE EL S.I.N. OTRA INFORMACION.

FUE POR INTERCEPTACION.

EL SUBOF. SENRA VENDRA A MEDIODIA PARA VER DOCUMENTACION DE LA EXPEDICION ITALIANA A LA ANTARTIDA.

Subof. Recavarren

[illegible]

[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]

ARMADA ARGENTINA

Nº 95 "S"/976.

Letra JEIN,AZ4

SECRETO

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES de la JEFATURA INTELIGENCIA del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA tiene el agrado a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, a fin de hacerle llegar la información que a continuación se detalla en relación con las ISLAS GEORGIAS DEL SUR:

La Compañía inglesa SALVENSEN, que fuera arrendataria y propietaria de las instalaciones del puerto LEITH (y posiblemente de STOMNESS, también), donde funcionó una factoría ballenera en GEORGIAS DEL SUR, estaría por formar otra compañía, "para superar problemas de control de intercambio", existiendo negociaciones con la firma BRANDTS de LONDRES.

En las cláusulas del futuro arriendo de STROMNESS y LEITH la compañía SALVENSEN ha propuesto al Gobernador de MALVINAS que no finiquite los arriendos sin consulta previa lo que le permitiría comparar las propuestas, en caso de que otras empresas se presentaran como interesadas.

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES hace propicia la oportunidad para reiterar a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS las seguridades de su consideración más distinguida.-

BUENOS AIRES, 13 JUL 1976

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA
ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

ROBERTO M. ORNSTEIN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DE LA ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES

ES COPIA

MANUEL A. BARROS
CAPITAN DE FRAGATA

Parte Inf. SIIN, 1M43 Nº 14 ESC/76

SECRETO

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto -Dirección General de Antártida y Malvinas- presenta sus atentos saludos a la ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES DE LA JEFATURA INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA y tiene el agrado de acusar recibo de su nota N°95 "S"/976, letra JEIN, AZ4, del 13 de julio próximo pasado, por la que tuvo a bien informar sobre la posibilidad de que se forme otra compañía ballenera inglesa en las islas Georgias del Sur.

Al respecto, la Embajada de la República en Gran Bretaña ha comunicado que las fuentes consultadas manifestaron desconocer la existencia de la compañía Salvensen, agregando que personas vinculadas a la firma Brandts no tienen conocimiento de negociaciones efectuadas con dicha compañía. Por ello, nuestra Representación solicita el envío de mayores detalles para tratar de obtener información en otras fuentes.

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto -Dirección General de Antártida y Malvinas- reitera a la ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES DE LA JEFATURA INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA las seguridades de su más distinguida consideración.

Buenos Aires, 24 AGO 1976

DGAyM.n°

Ministro JUAN CARLOS GIMENEZ MELO
Director General de Antártida y Malvinas

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 16 SET 1976
N. I. W. 0855

AL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
-Asesoría de Asuntos Internacionales
de la Jefatura de Inteligencia-
Buenos Aires

MINISTERIO de RELACIONES EXTERIORES y CULTO
CENTRAL DE DOCUMENT...
13 SET 1976
SIRVASE C... R. F. 6486/76

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ENTRO: 18 SET 1976

GIRO INTERNO

N-2	R	[illegible]
N-3		
N-4		
SGEM		
JEAN		
JEIM		
SIIN		
SICO		
SIEC		
APNA		

SALIO:

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL
MESA DE ENTRADAS
17 SET 1976
W-84

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES

Letra: R Nº:

ENTRO: 20/9/76

SALIO:

N° 158 "S"/76.
JEIN,AZ4

Letra

SECRETO MEMORANDUM

Para información de	Producido por
JEFATURA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL.	ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES de la JEIN.

En relación con lo informado por Parte de Información SIIN,IM4,3 Nº 14"ESC"/76, sobre la posibilidad de que se forme otra compañía ballenera inglesa en las islas GEORGIAS DEL SUR, se solicita que toda información que permita complementar lo ya remitido, sea enviada a esta ASESORIA.-

BUENOS AIRES, 24 SET 1976

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

MANUEL A. BARROS
CAPITAN DE FRAGATA
en ausencia Señor Jefe

Se habló con Tte. MARIANI del SIN - 31-I-77 -
Por ahora no hay novedades

CF. BARROS

Item 70413 — 1.500.000|2|1974
Tall. Gráf. de la DIAB

ARMADA ARGENTINA

Nº 155"S"/976.

Letra JEIN,AZ4

SECRETO

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES de la JEFATURA INTELIGENCIA del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA tiene el agrado de dirigirse a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, en relación con su nota R.E. Nº 6986"S"/76, de fecha 24 de agosto de 1976, sobre la posibilidad de que se forme otra compañía ballenera inglesa en las islas GEORGIAS DEL SUR.

Sobre el particular se informa que en este COMANDO GENERAL no existe información que permita complementar lo ya elevado, dejándose constancia que de tenerse conocimiento de mayores detalles, los mismos serán remitidos oportunamente.

La ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES hace propicia la oportunidad para reiterar a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS las seguridades de su consideración más distinguida.-

BUENOS AIRES, 23 de septiembre de 1976.-

MANUEL AL BARROS
CAPITÁN DE FRAGATA
en ausencia señor Jefe

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA ASUNTOS INTERNACIONALES
JEFATURA INTELIGENCIA

Una necesidad vinculada al litigio por las Malvinas

Las 200 millas en Georgias del Sur

Escribe
Alfredo Becerro

Las conversaciones sobre las islas Malvinas, entre Argentina y Gran Bretaña, podrían contribuir a despejar al camino para lograr un acuerdo sobre la conservación de los recursos vivos del mar en la Antártida. Esta idea surge casi naturalmente si se consideran los diversos elementos que confluyen en la cuestión, uno de los cuales es la preservación de los intereses de los Estados costeros –particularmente de las islas subantárticas– en las actividades de "recolección" (pesca) del krill y otros peces antárticos.

La Opinión conversó con diplomáticos británicos, durante la conferencia antártica de Buenos Aires. Su posición, respecto del tema Malvinas en general es que "Londres no ve ningún motivo para regalar nada". Sin embargo, la existencia concreta de por lo menos un interés común entre los países que reclaman soberanía territorial en la Antártida frente a quienes niegan tales reclamos, que ha aproximado notablemente la posición sostenida por Argentina y Gran Bretaña durante esa conferencia, permite a **La Opinión** deducir que puede ser conveniente buscar un acuerdo –siquiera parcial– entre ambas partes para que cuando llegue el día de la "cooperación económica" procurada formalmente en las negociaciones sobre Malvinas haya efectivamente alguna substancia sobre la cual cooperar. Si ya no hubiera peces, por ejemplo, este rubro quedaría excluido de la cooperación por simple inexistencia.

De todos modos, no es la existencia de los stocks de peces la que está actualmente desactualizada sino, más sencillamente, un interés común argentino y británico (como no pescadores y costeros subantárticos) frente a los pescadores.

En este rubro y pese a las resistencias y reticencias de los diplomáticos argentinos y británicos y pese a sus funestos pronósticos sobre sus respectivas opiniones públicas– **La Opinión** se atreve a sugerir que puede desglosarse el tema Georgias y Sandwich del tema Malvinas, como un capítulo separado y parcial, sin perjuicio de su integración general en las negociaciones y al acuerdo final.

Tal desglose tendría por objeto procurar un arreglo sobre territorios que se encuentran más codiciados por los pescadores antárticos que las Malvinas. Por lo tanto menos difíciles de compatibilizar o menos costosos, en definitiva. Al mismo tiempo, tales territorios se encuentran más codiciados por los pescadores antárticos que las Malvinas. Por lo tanto hay –se le ocurre a esta columna– una razón de urgencia (la pesca antártica) y una razón de sencillez (valen menos y son menos irritantes para las invocadas opiniones públicas).

La cuestión es, en el fondo, que Londres está mucho más lejos que Buenos Aires de los lugares en cuestión y que, además, tales lugares son reclamados por el Estado argentino en base a principios tan sólidos como los de la contiguidad y la integridad territorial. Por eso Londres está negociando esos territorios con Buenos Aires y no con Afganistán, por ejemplo, y por eso Londres los está negociando en lugar de no negociarlos nada (como no está negociando las islas Orcadas y Shetland **(del Norte)**, las cuales todavía no han sido reclamadas por otros países (según parece).

En cuanto a la opinión pública argentina, conviene recordar que si tales territorios están en trance de negociaciones es, precisamente, porque el control político sobre ellos está, por lo menos, controvertido, para decirlo suavemente, y lisa y llanamente negado, para decirlo con todas las letras. Por doloroso que resulte, su situación política no es la misma que la de la provincia de Jujuy.

La Opinión está convencida de que la opinión pública argentina es inteligente y sospecha que también lo sería la británica si sus dirigentes políticos explicaran estos problemas con toda claridad. En las Georgias del Sur están pescando cientos de buques, cada temporada, que no son ingleses ni argentinos, y mientras éstos disputan por la soberanía los otros se llevan la pesca. Cualquier opinión pública del mundo podría entender esto.

El arreglo anglo - argentino sobre Georgias del Sur y Sandwich del Sur que se sugiere en esta columna apunta a que Londres reconozca la soberanía argentina sobre esos archipiélagos y se establezca una cooperación económica y aun de tipo administrativo durante un lapso razonable, sin perjuicio de proseguir las negociaciones sobre las Malvinas y sin que, desde luego, tal arreglo implique archivar el expediente Malvinas.

Como primer paso de urgencia hacia ese acuerdo esta columna sugiere que se declare conjuntamente la zona económica de 200 millas en torno a esos archipiélagos, con una fórmula –que encontrarán los expertos del lenguaje– para que tal declaración no obstruya las posiciones políticas de fondo respectivas y no se contradiga con la legislación de cada país sobre asuntos del mar y soberanía en regiones marítimas, plataforma continental, etcétera.

"Londres no está dispuesta a regalar nada" puede argumentarse. Bien, este acuerdo no sería ningún regalo. Más todavía, pueden hallarse desde el punto de vista argentino algunas razones que indiquen que el regalo es al revés (tanto en lo relativo a cooperación económica como en la tolerancia del mantenimiento de posiciones de fuerzas británicas).

Lo que es sí un regalo que Londres está haciendo todos los veranos es permitir que cientos de buques extranjeros pesquen en esas aguas sin pagar un centavo de patentes ni impuestos. El dinero proveniente de los impuestos a los pescadores extranjeros podría aplicarse al desarrollo de investigaciones oceanográficas conjuntas y a un fondo de investigaciones pesqueras en esa región, etcétera, como lo hacía el otrora famoso Discovery Comittee, que ahora sería un Discovery binacional.

La Argentina está encarando proyectos binacionales con todos sus vecinos: de integración física, desarrollo industrial, de todas clases. El Reino Unido es, de alguna manera, un vecino muy particular, un intruso o usurpador histórico, como se dice acertadamente en la prensa argentina, pero vecino al fin. Con otra singularidad añadida: que las relaciones políticas anglo - argentinas han estado signadas por la coexistencia pacífica desde la Independencia, salvo momentos de excepción.

¿Por qué sería distinto un proyecto binacional con Londres que con Montevideo o Asunción? ¿No serviría como experiencia, para allanar el camino, hacia la solución del problema de las islas Malvinas? ¿No contribuiría a que las regiones antárticas y subantárticas progresen sobre relaciones políticas ciertas y firmes?

contactos permanentes entre las iglesias de los países socialistas y el Vaticano, dando pruebas de gran inteligencia, espíritu político, lucidez, discreción y simplicidad.

En esta trayectoria, multiplicó los viajes a Hungría, Rumania, Checoslovaquia y Polonia para defender a los fieles de esos países y, a veces, condenar los abusos de los regímenes comunistas que los gobiernan.

El problema más delicado que Koenig contribuyó a solucionar fue el planteado por el cardenal Mindszenty, quién desde 1956 vivía recluido en la embajada norteamericana en Budapest.

Pablo VI reflexionó no menos de seis meses antes de nombrarlo el 20 de diciembre de 1975 jefe de la Iglesia holandesa, para suceder al cardenal Bernard Jan Alfrink, que dejó el cargo por razones de edad.

Los católicos holandeses temían en esa época el nombramiento de un cardenal conservador, que hubiera frenado las tendencias reformistas que Alfrink había alentado hasta entonces.

Monseñor Willebrands, hombre liberal aunque defensor incondicional del magisterio de Pablo VI cumplió perfectamente con ese cometido.

Arzobispo de Florencia, el cardenal Benelli es apodado por los círculos vaticanos "Su Eficiencia" (por homonimia con el título cardenalicio, Su Eminencia).

Se caracteriza por una eficacia que siempre impresionó a sus colaboradores, pero que a veces los molestó e incluso los irritó.

Otra espada de doble filo la constituye su edad relativamente joven, 57 años, que representará un argumento para los partidarios de un papable joven y un inconveniente para quienes se pronuncian por una supuesta experiencia vital.

envió a Florencia, con obje... de que adquiriera una expe... riencia pastoral.

Algunos consideraron l... decisión papal como una cai... da en desgracia y otros esti... maron que se trataba de un... promoción.

Esta segunda hipótesis pa... rece más probable y a favo... de ella habla el hecho de que Pablo VI lo designó para ofi... ciar el matrimonio de su so... brino Marco Montini, a quien hubiera querido bendecir e... propio jefe de la Iglesia.

Aunque es uno de los nom... bres más frecuentemente mencionados entre los papa... bles, el súbito deceso de Pa...



La Opinión 9-8-78

15

ARMADA ARGENTINA

Nº ________

Letra ______

Item 70411 — 1.000.000/IV/1978
Tall. Gráf. de la DIAB

2/11/78

16

Nuestras islas olvidadas

por el contralmirante (RE) D. Jorge Alberto Fraga

(Para LA NACION)

Viven casi todos los argentinos de espaldas al mar, sumidos en sus cotidianos problemas referidos al trabajo, al gobierno de turno, al campo y al deporte. No existe para muchos otra cosa que un vasto país despoblado, enorme llanura apta para un soldeado week-end con aroma a eucaliptus y sabor a achuras, vino, pan y mate. Nada de mar, nada ni siquiera de río, salvo para los pocos navegantes que cruzan "el azaroso océano de los canales del Tigre" para sumergirse en el pasto de las exuberantes islas del Delta y allá entre siesta y churrasco pensar en la mentalidad terrestre de quienes no saben o no pueden gozar de tan marino entretenimiento...

Y sin embargo en nuestro inmenso Mar Argentino que aún espera de la comprensión nacional existen tres grupos de islas, a considerable distancia de las costas desoladas de la Patagonia, desconocidas, irredentas, olvidadas.

Allí la Patria parece no haber llegado, allí la argentinidad es de unos pocos; allí en la soledad del inmenso piélago tal vez los años, los lustros, los siglos pasen sumidos en la esperanza de que algún día los argentinos nos decidamos a ocupar el espacio que Dios nos asignó y que durante tanto tiempo hemos despreciado, a punto tal que alguien llegó a decir que "el peor inconveniente de la Argentina era su extensión" olvidando quizás que ese es precisamente uno de los elementos más importantes en la concepción geopolítica del Poder.

Tres grupos de islas, tres archipiélagos perdidos en la anchura del Mar Argentino. Sólo uno de ellos relativamente conocido y querido: las Islas Malvinas. Otros dos: las Islas Georgias del Sur o San Pedro y las Sandwich del Sur totalmente ignoradas, perdidas, olvidadas.

Vamos entonces un poco más al Sur de las Malvinas, hasta las Georgias, otro grupo de siete islas, conocidas también por Islas San Pedro. Los historiadores de la Dirección Nacional del Antártico han encontrado en los archivos hispánicos el nombre de su descubridor, que realmente fue un marino español, con un buque español. Los argentinos fuimos a estas islas en 1904 con la Compañía Argentina de Pesca, llegando a Grytviken, su único puerto importante, que quiere decir "Bahía de las Ollas", porque allí se efectuaba la manufactura de las ballenas para obtener su aceite, sus barbas y su esperma. La Compañía Argentina de Pesca, con capitales argentinos, fue y se estableció en 1904, cuando eso era "res nullius" (tierra de nadie), porque quedaban solamente las ollas de los antiguos cazadores de ballenas. Y, al año siguiente, el buque Guardia Nacional de la Armada Argentina llegó con un cargamento de carbón y estableció una oficina meteorológica. Lamentablemente, en 1906 estos mismos empresarios argentinos pidieron concesión para permanecer al gobierno de las Islas Malvinas de su Majestad Británica, quien concedió y lo comunicó a Buenos Aires. Buenos Aires ni siquiera contestó. Entonces Gran Bretaña mandó, dos años después, un magistrado, e inmediatamente, mediante una carta-patente, estableció que éstas eran dependencias de las Islas Falkland (Malvinas). Y, en 1950, como último acto, desmontó la estación meteorológica argentina y entregó el material en Montevideo, sin que el gobierno argentino protestara.

No obstante, las islas fueron frecuentadas por naves argentinas, en particular la Corbeta Uruguay, que efectuó los relevos de la dotación antártica establecida en Orcadas en 1904 haciendo escala en Grytviken los años 1909, 1911, 1915, 1918, 1919, 1923 y 1924.

Podríamos también señalar que cuando se estableció la Compañía Argentina de Pesca en 1904, esta acción paralizó un intento chileno de establecerse en Grytviken. Por lo menos allí llegamos primero.

La Compañía Argentina de Pesca continuó su actividad varios años más hasta que finalmente sus instalaciones fueron vendidas y a través de sucesivos cambios han llegado a poder del gobierno británico de las Malvinas que está procediendo a su desmonte.

En la actualidad pueden verse en el fondo de la Bahía los restos de estas instalaciones y en el muelle algunos catchers con el pabellón argentino pintado en sus chimeneas, semihundidos, como símbolo tal vez de una soberanía no mantenida. Enfrente, las modernas instalaciones del British Antartic Service (Servicio Antártico Británico) cuya casa principal lleva el nombre de Shackleton en honor al famoso explorador muerto y enterrado en estas islas.

Las Islas Georgias o San Pedro forman parte de las llamadas Antillas del Sur, que es una cadena de islas —de los Estados, banco Burdwood, islotes Cormorán o Aurora, Roca Negra, Georgias, Sandwich, Orcadas y Shettland del Sur— que constituyen una prolongación de la Cordillera de los Andes, sumergida hasta reaparecer en la Antártida con el nombre de Antartandes.

Si seguimos hacia el Sudeste por nuestro mar llegamos a las Islas Sandwich del Sur, grupo de once archipiélagos. Son islas volcánicas, con emanaciones sulfurosas, inhabitables. Su descubridor fue en 1773 el británico James Cook.

Aquí, en 1956, la Armada Argentina estableció el refugio "Teniente Esquivel", y durante algunos días lo ocupó una pequeña dotación que debió desalojar al entrar los volcanes en erupción. En el verano 1976-77 la Armada instaló la Estación Científica "Corbeta Uruguay" que está allí con el personal que inverna en esa penosa situación. Esto ha motivado hace poco agitados debates en el Parlamento británico. Ha habido polémicas y se ha acusado a la Argentina de estar allí pero no nos han venido a sacar.

Las Islas Sandwich del Sur tienen una importancia trascendental pues su ubicación a la altura del meridiano 25º W señala el extremo oriental del Sector Antártico reivindicado por nuestro país.

Así efectuamos el paseo por nuestras islas olvidadas del Atlántico Sur que no podemos terminar sin hacer una referencia a los Islotes Cormorán antiguamente llamados Islotes Aurora que están ubicados 135 millas al Noroeste de las Georgias y la Roca Negra situada a su vez 10 millas al Sudeste de las anteriores. No tienen a la fecha valor económico, pero debemos aquí tal vez recordar que los británicos volaron la parte superior de un peñasco de forma cónica ubicado al Noroeste de Irlanda, llamado Rocall e instalaron entonces un faro para poder de esta manera reclamar una Zona Económica Exclusiva de 200 millas de radio centrado en la roca en cuestión...

Todo este conjunto de islas tiene un valor geopolítico importante. En lo que hace al factor histórico-geográfico hemos visto que las Malvinas son un desprendimiento patagónico y que las Islas Georgias y Sandwich constituyen una continuación de la Cordillera de los Andes, están a puertas de Magallanes y Drake y fueron parte del esquema británico de control marítimo, con aciones en ambas guerras.

En lo que hace al factor económico, en el siglo pasado fueron las focas y las ballenas, después ha sido la lana, y hoy el krill y los hidrocarburos son su riqueza potencial.

Respecto al factor político las Malvinas han permitido la injerencia de Gran Bretaña en el Atlántico Sur y han sido base para su reclamación antártica y de las Islas Georgias y Sandwich.

Todas están dentro de la Zona de Seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, pero ni esto ni la doctrina Monroe han motivado ninguna reacción favorable de los Estados Unidos para nosotros.

En cuanto al aspecto científico, han habido en Malvinas y hay estaciones de investigaciones espaciales e ionosféricas y de rastreo de satélites; en las Georgias está establecido el British Antartic Survey y en las Islas Sandwich se estudian los fenómenos de vulcanología y sismología. También en las Georgias está hoy en día la central meteorológica de los británicos para la Antártida.

Como factor militar, controlan estos grupos de islas los accesos Este y Sudeste al Mar Argentino y el Pasaje Drake —el problema del Canal de Panamá puede motivar su vigencia con mayor importancia—. Fueron un refugio de submarinos; sirven de apoyo para la Antártida y, en poder de un enemigo, podrían amenazar puntos muy importantes de nuestro territorio, como Río Turbio, Comodoro Rivadavia, Aluar, Sierra Grande y hasta Futaleufú.

Pero tal vez el valor geopolítico más importante es el que se refiere a las jurisdicciones marítimas.

Todas estas islas de que hemos hablado tienen sus jurisdicciones marítimas. Las Islas Malvinas tienen su plataforma y Zona Económica Exclusiva de 200 millas. Las Georgias y los islotes que están próximos, Cormorán y Roca Negra, y las Islas Sandwich tienen sus jurisdicciones, como también las tienen las Islas Orcadas, al Sur y al Norte del paralelo de 60º que es el paralelo delimitatorio político de la Antártida. Aquí está centrado el problema de los recursos vivos de los océanos australes, motivo de la reunión que ha tenido lugar en Buenos Aires en julio pasado, reunión en la que no se han puesto de acuerdo porque los señores que vienen a pescar a esta zona, con flotas de hasta 50 buques, no quieren ninguna reglamentación adversa ni aceptan ninguna jurisdicción que los perjudique. Esos son los soviéticos, los polacos y los japoneses.

Hemos pasado revista a nuestras islas olvidades y hemos visto su trascendente importancia. También hemos visto las dificultades que nuestro país afronta para ejercer una cabal soberanía sobre ellas y sobre los recursos del Mar Argentino que las rodea.

Nos preguntamos entonces qué solución hay, cómo podemos llegar a retomar plenamente jurisdicción sobre estas islas.

A mi juicio, el problema ofrece tres alternativas de solución. La

(Cont. en la pág. 12; col. 5)

Bernardo Ducarme, a las 18, en Arenales 2777.

"El mayor espectáculo de la fauna argentina", por **Francisco Erize**, a las 18, en la Avda. Angel Gallardo 470.

"Radioterapia", por **Alberto Edery y Rubén González**, a las 19.30, en Larrea 780.

no y cristiano en Italia", por **María Mitelman**, a las 18.45, en Tucumán 1846.

"Relajación física como defensa contra el stress ciudadano y desarrollo integral de la mente para su mejor aplicación en la vida diaria", por **Leonardo Bargone**, a las 20.30.

por la ordenanza 34.539, que también los siguientes

AREA DE EDUCACION PRIMAR

Denominación del cargo docente

1. Director Educación Primaria ....
2. Director Adjunto Educación Primaria ....
3. Supervisor Regional ....
4. Supervisor Seccional Educación Primaria ....
5. Secretario Técnico Docente de Educación Primaria ....
6. Supervisor Seccional de Materias Especiales ....
7. Supervisor Escolar Educación Primaria ....
8. Supervisor Escolar de Materias Especiales ....
9. Secretario Técnico de Distrito Escolar ....
10. Director Escuela Común de 1a. (J. C.) ....
11. Director Escuela Común de 2a. (J. C.) ....
12. Director Escuela Común de 3a. (J. C.) ....
13. Vicedirector de Escuela Común (J. C.) ....
14. Director Escuela Común de 1a. (J. S.) ....
15. Director Escuela Común de 2a. (J. S.) ....
16. Director Escuela Común de 3a. (J. S.) ....
17. Vicedirector Escuela Común ....
18. Maestro de Grado de Escuela Común ....
19. Maestro de Grado Secretario de Escuela Común ....

Maestro Especial de Escuela Común ....

2/11/78

16

Nuestras islas olvidadas

(Cont. de la pág. 8; col. 8)

primera de ellas es la negociación, el derecho. Lleva años; comenzó con el primer reclamo, pero se puso más énfasis después de la Segunda Guerra Mundial. Tenemos el consenso del mundo; las Naciones Unidas le dan la razón a la Argentina; por lo menos, aceptan la disputa de soberanía así como también que Gran Bretaña debe descolonizarlas. Pero este es un problema lento en el cual Gran Bretaña, apoyándose no en la fuerza del derecho sino en el derecho de la fuerza, mantiene esta cuestión e insiste en tratar primero el problema económico, mientras que nosotros insistimos en dar prioridad al problema de soberanía.

El segundo método sería el económico. La compra de las acciones de la Falkland Island Co. o de las estancias ha fracasado sucesivamente. En el año 1968 se estuvo a punto de obtener el reconocimiento y la venta, pero según se dice en esa oportunidad alguien dijo que "la soberanía no se negocia" y el problema fracasó. Otros piensan que Estados Unidos compró Alaska o la Florida, es decir, que a la soberanía conviene negociarla cuando es a favor; aquí dejamos este problema. Hoy en día es prácticamente imposible; existieron incluso personalidades económicas argentinas que lo intentaron nuevamente pero los británicos ya están alertados.

La tercera solución es la de la ocupación. No creo que ningún argentino haya dejado alguna vez de pensar en ello y no nos cabe la menor duda de que se ha estudiado profundamente y durante muchos años.

En otra oportunidad he afirmado que con un destructor de la Armada y una Compañía de Infantes se pueden ocupar las Malvinas y las Georgias. Solamente unos 30 Infantes de Marina constituyen la única fuerza capaz de oponerse.

La acción sería fácil, el problema viene después. Problema no sólo militar, sino político, económico y jurídico. Significaría el abandono de una postura que si bien no ha tenido resultados espectaculares, ha logrado el consenso del mundo.

Claro que, a lo mejor, llega el momento en que no hay más remedio. Porque las comunicaciones, en todo lo que es el ámbito malvinero, no han tenido el resultado esperado: los malvineros —apoyados por los ingleses e incitados a ello— quieren seguir siendo británicos y los británicos insisten en tener en cuenta sus "deseos".

Es tal vez oportuno revisar la postura argentina aunque el anuncio de que se reiniciarán en diciembre las negociaciones con el Reino Unido abre nuevas esperanzas de que los británicos que tanto han colaborado en el desarrollo de nuestro país comprendan que no pueden mantener lógicamente en su poder lo que un día obtuvieron por la fuerza.

Pero este, como todos los problemas del mar, no puede continuar siendo patrimonio de unos pocos. Para alcanzar los objetivos nacionales y lograr satisfacer los intereses argentinos en esta frontera hay algo que es imprescindible: la presencia Argentina.

Presencia física con nuestros buques y nuestros aviones y para quienes no puedan hacerlo en razón de sus actividades, presencia cultural, presencia intelectual que es una presencia de conocimientos, de sentimientos y de apoyo a quienes en uno u otro campo bregan por devolverle al país la total soberanía sobre nuestras islas olvidadas.

a las operaciones de comercio exterior, que, según el cierre del Banco Nación, vale 907.914 pesos, después de la suba de tres pesos registrada ayer. La diferencia resulta así del 3,2%.

En los medios cambiarios y financieros se afirma que si bien hay una manifiesta propensión al atesoramiento de divisas, activado por la

rómetro del clima de la bolsa neoyorquina.

En la primera media hora, el índice ganó 8,83 puntos y superaba la barrera psicológica de los 800 puntos, por debajo de la cual había caído en la víspera. Las transacciones se aceleraban y cinco millones de acciones

1,8550 marcos contra 1,7440 en la víspera, 1,58 francos suizos contra 1,49 y 184,75 yens contra 173,50.

Pánico

LONDRES, 1 (AFP). — Un auténtico movimiento de pánico se desencadenó hoy en el mercado del oro londinen-

cierre a 228 comprador y 23[illegible] vendedor. En el mercado de cambios los especuladores se precipitaron para compra[r] dólares.

El dólar en alza esta mañana subió a 1,57 franco suizo (su mejor nivel desde el el 10 de octubre pasado), contra 1,4975 el día anterior;

ARMADA ARGENTINA

Nº 4 "C"/81. 17

Letra JEIN,AZ4.

CONFIDENCIAL

INFORMATIVO

PARA: SEÑOR JEFE DEPARTAMENTO "B".

TEMA: Adquisición material de rezago en ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

En el día de la fecha el señor Director General de Antártida y Malvinas Embajador Dn. ANGEL MARIA OLIVERI LOPEZ, me hizo llegar la siguiente información:

1. Está en tratamiento de venta una gran cantidad de chatarra, e inclusive un dique flotante, propiedad de la Compañía Argentina de Pesca, depositados en GRYTVIKEN, ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

2. El adquirente es el ciudadano argentino naturalizado Constantino DAVIDOFF, con domicilio en la calle Berguares Nº 467 Capital Federal, TE. 204-0578, y la firma vendedora se llama CHRISTIAN SALVENSEN Ltda. (LONDRES), siendo el representante de la misma el señor Michael HARPER GOW.

3. El tema fué consultado con la embajada británica la cual informó que el gobierno no interviene por tratarse de una operación privada.

4. La CANCILLERIA tomó conociminetо de estos hechos por informes del Banco JUNCAL, pues el citado ciudadano está tramitando el crédito correspondiente ante esa institución.

5. Aparentemente el señor DAVIDOFF se dedica a esta clase de negocios y no existirían intenciones políticas en la transacción, por lo menos de su parte. Cabe agregar que esta misma persona adquirió tiempo atrás a la Compañía I.T.T. de COLOMBIA, gran cantidad de cables viejos para aprovechar el cobre.

APRECIACION:

No es descartable una maniobra político-económica por parte de GRAN BRETAÑA, utilizando el ciudadano argentino que se presta a este juego, probablemente en forma inconsciente.-

BUENOS AIRES, 5 de febrero de 1981.-

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - GABINETE - JEFATURA DE INTELIGENCIA

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO IM
ASESOR

Borrador de un INFO producido por JGN y aprobado por JOMGA - (Junio 1981)

ISLAS GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR

Dentro del contexto de las negociaciones por la soberanía de las Islas Malvinas, se encuentran incluídas las Georgias y Sandwich del Sur. Sin embargo, no existen para estos archipiélagos, antecedentes históricos, geográficos y políticos, tan sólidos como los que sustentan nuestras reclamaciones en el caso malvinero.

En efecto, sintéticamente la situación es la siguiente:

SANDWICH DEL SUR

Del conjunto de islas que componen este archipiélago, el británico James COOK descubrió en 1775 las que se encuentran al Sur y en 1820 el ruso BELLINGHAUSEN, las situadas en el extremo Norte.

Posteriormente fueron visitadas por cazadores de ballenas o loberos, pero siempre estuvieron deshabitadas.

La presencia argentina en las islas tuvo su punto de partida en 1955, cuando el Rompehielos "ARA SAN MARTIN" desembarcó personal para instalar un refugio, que días después debió ser evacuado como consecuencia de la erupción de un volcán en una isla vecina.

Desde esa fecha hasta el verano de 1976/77, las islas volvieron a estar deshabitadas. En esa oportunidad la ARMADA NACIONAL estableció la Base Científica "CORBETA URUGUAY" en Thule del Sur, que desde entonces opera en forma permanente todo el año.

GEORGIAS DEL SUR

De los navegantes que se adjudicaron el descubrimiento de las GEORGIAS DEL SUR, el más serio y veráz es el de origen francés DUCLOZ GUYOT, capitán del navío mercante español "LEON", que las circunnavegó durante tres días en junio de 1756, bautizándolas SAN PEDRO, y ubicándolas en latitud y longitud que ofrecen muy poca diferencia con las correctas.

Posteriormente fueron visitadas por James COOK en 1775, quien reconoció que anteriormente lo habían hecho los españoles del navío "LEON".

La presencia argentina se manifestó a partir de 1904 cuando se estable-

ció en GRYTVIKEN la Compañía Argentina de Pesca, empresa creada en Buenos Aires con capitales nacionales y que operó bajo leyes argentinas. Hasta entonces las islas habían estado deshabitadas. Esta compañía permaneció hasta 1954, fecha en que todas sus instalaciones fueron transferidas a la sociedad británica "ALBION STAR", con sede en LONDRES.
La compañía obtuvo en 1906 una concesión del gobierno inglés (licencia de pesca), por la cual tuvo que abonar un impuesto.
Otra instalación estable en las islas, fue la de una oficina meteorológica que la citada compañía montó con autorización del gobierno nacional, siendo el costo de mantenimiento absorvido por la empresa. La misma operó desde el 1° de enero de 1905 hasta 1950, fecha en que el gobierno inglés se incautó de sus instalaciones, enviándolas a Montevideo.
Hasta 1924, las islas fueron visitadas por unidades de nuestra Armada en escalas técnicas.

POSICION BRITANICA

El interés británico por las islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR se puso de manifiesto en 1906, como consecuencia del auge de la industria ballenera, ya que la zona era frecuentada por cazadores de varios países.
GRAN BRETAÑA impuso su poder marítimo e hizo a la vez valer sus pretendidos derechos de descubrimiento, obligando a todo el mundo que iba a la zona por actividades pesqueras, a pagarle derechos e impuestos.
En base a esos antecedentes, en cierta forma se justifica que la Compañía Argentina de Pesca, puesta en un aprieto, se inclinase por el negocio y no por el patriotismo, pidiendo y obteniendo de los ingleses, una licencia de pesca para continuar con sus operaciones.
Dos años después, en 1908, en declaración unilateral, por Carta Patente, anexó el sector antártico comprendido entre los meridianos 20° y 80° W y el paralelo 50° S, sin tener en cuenta que el sector demarcado incluía parte de la patagonia argentina y una provincia chilena.
Por el mismo documento se estableció que el Gobernador de las Islas MALVINAS lo sería también de las "Dependencias".

El 28 de marzo de 1917 el Rey sancionó una nueva Carta Patente Británica, fundamentada en que se habían presentado dudas con respecto a los límites fijados por la anterior. En ella se precisó que las "Dependencias de las Islas Malvinas" incluirían todas las islas y territorios comprendidos entre los 20° y 50° W situados al sur del paralelo 50° S y todas las islas y territorios comprendidos entre los 50° y 80° W al sur del Paralelo 58° S.

En 1962 el gobierno creó el Territorio Antártico Británico, comprendido por los meridianos 20° y 80° O y el paralelo 60° S, como colonia separada de las "Dependencias de las Islas Malvinas", con lo que éstas quedaron reducidas a las Georgias y Sandwich.

Pese a ello, la principal base de apoyo y comunicaciones antártica del Reino Unido se mantiene en GRYTVIKEN, fuera del sector mencionado.

ASPECTOS DE INTERES EN LAS NEGOCIACIONES

El gobierno argentino formuló reclamaciones territoriales al británico en 1925 por las ORCADAS DEL SUR, en 1927 por las GEORGIAS y ORCADAS DEL SUR y a principios de 1937 por todos los territorios de las dependencias de las Islas Malvinas. Posteriormente lo hizo extensivo a los territorios que forman parte del Sector Antártico (25° y 74° O y el paralelo 60° S).

Luego de la aprobación de la Resolución 2065 en las NACIONES UNIDAS, el 16 de diciembre de 1965, con motivo de las controversias existentes entre nuestro país y el Reino Unido, se iniciaron las conversaciones bilaterales por la posesión del archipiélago de las Malvinas, entre ambos países pero sin hacer mención a las islas que forman parte de sus dependencias.

Esta aparente exclusión de GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR en las conversaciones bilaterales, fue concebida por nuestra Cancillería, para no interferir en el tema que era prioritario, es decir, lograr los avances significativos en el reconocimiento de nuestros derechos soberanos en las Islas MALVINAS, y luego sí, manifestar nuestro interés en tratar el tema de las islas mencionadas.

En 1976 cuando los británicos comenzaron a pensar en la cooperación e-conómica con nuestro país en el Atlántico Sur Occidental, se tuvo la certeza de que no pasaría mucho tiempo sin que el tema GEORGIAS y SAND-WICH fuese incorporado en las tratativas. En efecto, la inclusión de estos dos archipiélagos como tema de conversación tuvo su punto de partida en la propuesta que el Ministro ROWLANDS hizo cuando visitó Buenos Aires en febrero de 1977, la que contemplaba dos temas concretos:

1.- Soberanía: obtener mediante acuerdo solución definitiva sobre MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, incluyendo los espacios marítimos y submarinos.

2.- Cooperación económica: paralelamente negociar sobre cooperación económica en el Atlántico Sur-occidental.

Esta propuesta fue tratada en abril de 1977 por primera vez y continúa vigente en las conversaciones posteriores.

APRECIACION:

Como ya se manifestó, existe una relativa debilidad argumental para sostener los reclamos argentinos sobre la soberanía de las islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR que para ser subsanada requiere la ejecución de una política activa que vaya creando los antecedentes necesarios que permitan garantizar la vigencia de nuestros derechos sobre las mismas. Asimismo, la falta de una acción permanente tanto en el campo diplomático como en el operativo, contribuye para que terceros estados consideren a tal inacción como una aceptación por parte de ARGENTINA de la situación existente y operen con sus flotas pesqueras en el mar adyacente a las islas, con la anuencia tácita o expresa del Reino Unido.
La ocurrencia de algunos incidentes esporádicos, como los sucedidos en aguas continentales o de las Malvinas (interceptación o captura de buques extranjeros y el caso Shackleton) no resultan suficientes para neutralizar lo anteriormente expuesto, dado que la mayoría de ellos acontecieron fuera de la zona en estudio y respondieron a una motivación específica y no a un accionar contínuo y coherente.

En el archipiélago de las Sandwich esta carencia ha sido resuelta en gran médida con la instalación primero del refugio mencionado en 1955 y luego con la Base Científica permanente "Corbeta Uruguay" en la isla Thule appartir de 1976. Se requeriría ahora complementar estos hechos con una por lo menos frecuente acción de vigilancia y contralor en las 200 millas de mar adyacente para reafirmar la vigencia de nuestros derechos soberanos y proteger los recursos económicos existentes.
En consecuencia, son las islas Georgias del Sur las que no cuentan con un marco adecuado que sustente nuestras pretensiones y por lo tanto es en ellas donde resulta imprescindible actuar con decisión, continuidad y eficacia.
En principio se observan tres modos de acción que desde el punto de vista operativo podrían ejecutarse.

1°) Instalar una base permanente subantártica similar a las islas Sandwich.
2°) Efectuar periódica navegaciones y sobrevuelos, incluyendo pequeños desembarcos de reconocimientos y permanencia de los buques en fondeadero.
3°) Establecer continuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas.

El primero es evidentemente el proceder que crearía el antecedente más válido para justificar nuestra reclamación de soberanía, tanto frente al Reino Unido como ante terceros estados y ya sea en tierra como en el mar circundante.
Sin embargo las consecuencias inmediatas pueden ser desfavorables, puesto que la reacción británica no va ser suave como cuando se instaló la base en las Sandwich. Las Georgias no son islas deshabitadas como aquellas, al contrario la presencia inglesa data, como se dijo a principios de siglo, ha ejercido autoridad en la región por décadas y las instalaciones actuales conforman la estación principal del BRITISH ANTARCTIC SURVEY (BAS).
Aún en el supuesto caso de que el gobierno de la corona quisiera restarle trascendencia a un hecho semejante, en pro de un avance en las ne-

gociaciones por las Malvinas, impulsado por otros motivos como podría ser el económico, la repercusión pública interna sería de tal magnitud que le impediría proceder de esa manera y lo llevaría a endurecer su posición adoptando medidas que enturbiarían las relaciones bilaterales, y congelaría las negociaciones, al menos por un tiempo prolongado.

No se estima desacertado pensar que una acción como la propuesta, sería considerada por Gran Bretaña mucho más grave que el caso Shackleton y su reacción sería consecuente con ella.

Desde el punto de vista material se considera factible su ejecución aunque de costo sensiblemente elevado.

El segundo modo de acción enunciado va un poco más allá de las políticas de la Armada, que preven navegar y sobrevolar las islas en toda oportunidad favorable.

También es factible de ejecutar, de un costo apreciablemente menor que el anterior y útil para reafirmar la presencia nacional en esas aguas y territorios.

Es previsible que la respuesta británica no alcance la dimensión que la descripta anteriormente, pero no es descartable considerar que lleve a un entorpecimiento momentáneo en las relaciones y que Gran Bretaña extienda su jurisdicción sobre las 200 millas marinas circundantes a los archipiélagos, a pesar de que en 1978 una actitud similar fue bloqueada por la denuncia argentina ante el Comité de Descolonización de la UN, por considerarla violatoria del principio de "no innovar" consagrado por la Resolución Nº 31/49 de la Asamblea General.

La tercer propuesta fue analizada en profundidad por una comisión especial en nuestra Cancillería en 1980, como consecuencia del pedido de instrucciones políticas que le formuló la Armada, para proceder ante la presencia de pesqueros polacos en la región.

No solo en esa oportunidad se la consideró apto, sino que se estimó conveniente mantener ese control continuo, previendose que la reacción del Reino Unido sería del tipo de la señalada en el caso anterior, pero de

una intensidad tal que no alcanzaría a perjudicar sensiblemente las negociaciones por Malvinas.

ACCION RECOMENDADA

En consecuencia, a fin de crear nuevos antecedentes y consolidar el ejercicio de nuestra soberanía en los archipiélagos de las Islas Georgias y Sandwich del Sur y áreas marítimas adyacentes , se considera conveniente llevar a cabo un plan de acción progresivo en función de la reacción británica consistente en:

1°) Intensificar y mantener un contínuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas marinas de las Islas Georgias del Sur, ampliandolo en toda oportunidad favorable hasta el área correspondiente a las Sandwich del Sur navegando y sobrevolando los mencionados archipiélagos siempre que resulte factible.

2°) Efectuar navegaciones de reconocimiento costero en las islas Georgias, fondeando en puertos naturales y desembarcar patrullas de exploración.

3°) Instalar una base científica y de apoyo a la navegación y faros y señales marítimas.

Los pasos 2° y 3° deben ser analizados conjuntamente con la Cancillería, a fin de determinar la conveniencia y oportunidad de su ejecución

19 - 22

19

S E C R E T O   E J E M P L A R Nº 1.

"OPERACION ISLAS GEORGIAS DEL SUR"

JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL EMGA

DEPARTAMENTO "B"

SECCION 3

JULIO 1981.

SECRETO

I N D I C E

Pág.

<u>AGREGADOS</u>: Copia de los oficios:

CONA,SFY n° 9 "S"/81.
JEIN-IM4,3 n° 318 "ESC"/81.

OPERACION ISLAS GEORGIAS DEL SUR

1. ANTECEDENTES

Expediente CONA,SFY Nº 9 "S"/81.El señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES eleva a consideración del señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, la propuesta formulada por el señor COMANDANTE NAVAL de establecer en el próximo verano un destacamento naval en las Islas GEORGIAS DEL SUR, con lo que, además de reafirmar nuestra soberanía y derechos en la región y la ANTARTIDA, se lograría canalizar inquietudes y aspiraciones del personal naval y desviar espectativas políticas y militares de otras áreas de actualidad nacional.

Informativo JEIN-IM4,3 Nº 318 "ESC"/81. El señor JEFE DE INTELIGENCIA propone al señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA un modo de acción progresivo por medio del cual se iría paulatinamente incrementando nuestro ejercicio de la soberanía en la zona de las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

2. SITUACION

2.1 Antededentes Argentinos

En 1756 el navío español "LEON" descubrió las islas.

En 1904 se instala la COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA, de capitales nacionales, que opera hasta 1954 cuando transfiere sus instalaciones a ALBION STAR, de origen británico.

En 1905 se instala una oficina meteorológica con autorización del gobierno argentino y operada por la COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA. En 1950 es desmantelada por los británicos.

En 1905,1909,1911,1915,1918,1923 y 1924 buques de la ARMADA recalan en las islas en sus viajes hacia las ORCADAS.

El gobierno argentino reclama al británico en 1925 por las Islas ORCADAS DEL SUR, en 1927 por las GEORGIAS y ORCADAS DEL SUR y en 1937 por todos los territorios de las "Dependencias de las Islas MALVINAS".

2.2 Antecedentes británicos

En 1775 James COOK desembarca y toma posesión de las islas aun que reconoce el descubrimiento anterior español.

En 1906, ante el auge de la caza de la ballena, GRAN BRETAÑA impone su poder naval y obliga a todo el que realice actividades pesqueras, incluso a la Compañía Argentina, a pagarle derechos e impuestos por esa actividad.

A partir de ese año, LONDRES envía a GEORGIAS un magistrado residente y mantiene una administración permanente que incluye funcionarios de aduana, policía y en 1912 oficina de correos.

En 1908 declara "Dependencias de la Colonia de las Islas MALVINAS" a todo el sector austral entre los 20° y 80° de Longitud Oeste, al sur del Paralelo 50°, con lo que también incluye territorio continental argentino y chileno. Por ello esta resolución es modificada parcialmente en 1917.

En 1925 se incorporaron a las instalaciones gubernamentales una estación de radio y un laboratorio marino.

En 1949 se crea una estación meteorológica atendida por personal del gobierno, que opera como base "M" dentro del esquema del BRITISH ANTARCTIC SURVEY (BAS).

En 1962 el gobierno británico dispone que las Islas GEORGIAS y SANDWICH pasen a constituir las "Dependencias de las Islas MALVINAS", separando el territorio antártico.

En 1976/77 la Central de Operaciones Antárticas que funcionaba en Puerto STANLEY es trasladada a GRYTVIKEN.

Para ello mantiene una dotación permanente de unos 12 hombres, la que se incrementa sensiblemente en el verano (nov.-abril).

Además de operar como central de operaciones y comunicaciones, realiza tareas de meteorología y biología.

En 1978 se crea en la Isla PAJARO la Base "BIRD", que opera solamente en verano.

2.3 Antecedente de las Instalaciones Pesqueras.

Las islas se mantuvieron deshabitadas y a fines del siglo pasado comenzaron a ser utilizadas temporariamente por los buques balleneros que operaban en la zona.

La primera instalación y población permanente fue la que en 1904 estableció la COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA, que operó bajo leyes argentinas hasta 1906, fecha en que apremiada por las circunstancias gestionó una concesión ante el gobierno británico, abonando desde entonces impuestos a ambos países.

Entre 1908 y 1911 comenzaron a operar otras siete compañías que también construyeron factorías en tierra. La población permanente llegó a ser de unas 600 personas, aumentando a 2.000 en plena temporada de caza.

Después de la 2da. guerra la actividad se fue reduciendo por la disminución de los cetáceos y los controles impuestos por una Convención Internacional, hasta desaparecer en 1963/65.

Las instalaciones existentes se han ido deteriorando. ALBION STAR, sucesora de la COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA trató en 1970 de arrendar o vender las suyas a la URSS, pero el buque "AKADEMIC KNIPOVICH" que las inspeccionó informó que la mayoría estaban muy deterioradas, catalogando a la situación general de lamentable. Esto en parte se confirma, por la necesidad que han tenido los británicos en su base de GRYTVIKEN de ir construyendo nuevas instalaciones, incluso un muelle en este último verano.

ALBION STAR habría vendido sus propiedades a Christian SALVENSEN Ltda. (LONDRES), la que a su vez en 1980 las habría transferido a Constantino DAVIDOFF, con domicilio en nuestro país y quien intentaría desmantelarlas para negociarlas en otros lugares.

Durante los últimos años muchas unidades de las nutridas flotas

pesqueras soviéticas y polaca operan en la zona con total conocimiento y autorización británica, y suelen recalar en los puertos de GEORGIAS para tomarse unos días de descanso, efectuar algunas reparaciones menores y reabastecerse de agua.
Cabe hacer notar que ante la presentación que nuestro gobierno formuló a esos países, por cuanto dicha actividad se desarrolla en aguas consideradas de jurisdicción nacional, la URSS reaccionó contestando en términos excesivamente fuertes, rechazando las pretensiones argentinas.

2.4 Estado de las negociaciones

Luego de la aprobación de la Resolución 2065 en las NACIONES UNIDAS, el 16 de diciembre de 1965, con motivo de las controversias existentes entre nuestro país y el REINO UNIDO, se iniciaron las conversaciones bilaterales por la posesión del archipiélago de las MALVINAS, pero sin hacer mención a las islas que forman parte de sus dependencias.
Esta aparente exclusión de GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR en las conversaciones, fue concebida por nuestra Cancillería para no interferir en el tema que era prioritario, es decir, lograr avances significativos en el reconocimiento de nuestros derechos soberanos en las Islas MALVINAS, y luego sí, manifestar nuestro interés en tratar el tema de las islas mencionadas.
En 1976 cuando los británicos comenzaron a pensar en la cooperación económica con nuestro país en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL, se tuvo la certeza que no pasaría mucho tiempo sin que el tema GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR fuese incorporado en las tratativas.
En efecto, la inclusión de estos dos archipiélagos como tema de conversación tuvo su punto de partida en la propuesta que el Ministro ROWLANDS hizo cuando visitó BUENOS AIRES en febrero

de 1977, la que contemplaba dos temas concretos.

1. Soberanía: Obtener mediante acuerdo solución definitiva sobre MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, incluyendo los espacios marítimos y submarinos.
2. Cooperación económica: Paralelamente negociar sobre cooperación económica en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL.

Esta propuesta, fue tratada en abril de 1977 por primera vez y continuó vigente en las conversaciones posteriores.

Ultimamente se aprecia una cierta predisposición británica por arribar a una solución al conflicto, por supuesto intentando que ella sea lo más favorable posible a sus intereses y que contemple a su vez los de los malvineros.

Probablemente esto responda a urgencias económicas del REINO UNIDO y a la premura que existiría por iniciar lo ante posible la prospección y explotación de los recursos naturales, particularmente hidrocarburos.

Esta situación podría ser adecuadamente explotada por nuestra Cancillería para acelerar el proceso de restitución de nuestra soberanía en las islas australes.

2.5 <u>Capacidad británica de reaccionar militarmente</u>.

Ante la eventual circunstancia de que una acción propia produjese una reacción militar británica, se aprecia que esta podría abarcar los siguientes aspectos escalonadamente según la situación.

- Refuerzo de la guarnición de las Islas MALVINAS.
- Intento de recuperar las GEORGIAS y de accionar sobre las SANDWICH.
- Amenaza sobre prospecciones petroleras y pesca en zonas conflictivas.
- Bloqueo y ataque a nuestro tráfico marítimo y zonas costeras.

Para concretar estas acciones es indispensable contar directa o indirectamente con unidades navales, para lo cual GRAN BRETAÑA dispone:

Submarinos misilísticos	: 4 nucleares con Polaris.
Submarinos de ataque	:11 id. (3 de ellos en reserva)
	16 Oberon (5 id. id.)
Portaaviones	: 1 Antisubmarino.
	: 2 Antisubmarinos y Cdo. (1 en reserva)
Destructores	:12-4 con Exocet (2 en reserva).
Fragatas	:54-15 con Exocet (16 en reserva).

Varias unidades de desembarco, portahelicópteros, de apoyo, etc.

Puede estimarse que un 20% de las unidades en actividad se encuentran en reparaciones, los cuatro submarinos Polaris pertenecen a la fuerza estratégica de la OTAN, un destructor o fragata integra la fuerza naval permanente de esa organización, otra de estas unidades está destacada en GIBRALTAR y 5 ó 6 más generalmente componen un grupo de tareas que durante varios meses interviene en ejercicios conjuntos en el MEDITERRANEO y PACIFICO.

Las restantes cubren la defensa del ATLANTICO NORORIENTAL, de acuerdo a previsiones de la OTAN, pero podría disponerse de parte de ellas, como del grupo de tareas antes señalado, para formar una fuerza operativa destinada a desarrollar las acciones precedentemente indicadas.

3. DISCUSION

Las dos proposiciones formuladas buscan lograr el ejercicio de la soberanía argentina en las Islas GEORGIAS y mares circundantes.

La correspondiente al señor COMANDANTE NAVAL, a su vez, persigue

producir un hecho que repercuta favorablemente sobre el personal naval y la opinión pública en general.

Para lograr esto último no es factible recurrir a la instalación de una base en forma discreta como se hizo en las Islas SANDWICH, ya que si bien tuvo repercusión en LONDRES generando una reacción gubernamental aún no terminada, no produjo ningún efecto ostensible en el ámbito local debido a su reducida difusión e incluso numeroso personal naval desconoce de que se trata. No disminuye esto la importancia que puede llegar a tener esta acción en el futuro.

Por lo tanto, para conseguir la trascendencia buscada sería necesario recurrir a uno de los siguientes modos de acción.

MA. I) Instalar una base en GEORGIAS, expulsando a los británicos

MA.II) Instalar la base sin expulsar al personal británico pero dando al hecho profusa divulgación.

Tanto uno como otro darían lugar a numerosas reacciones en distintos ámbitos y países, que a continuación se analizan.

GRAN BRETAÑA

MA. I) No debe descartarse el uso de la fuerza como represión, la ruptura de relaciones diplomáticas y el empleo de acciones económicas. La reacción en parte estaría condicionada por la publicidad externa que el episodio alcance inicialmente.

Muy probablemente presentaría el caso en la ONU, mostrándolo como una figura jurídica de violación de lo estatuído, ya que el territorio se encuentra incluído dentro del desarrollo de una negociación dispuesta por el organismo y el proceso de descolonización. Apelaría también para ello, a la Resolución nº 31/49 de la Asamblea General, que consagra el principio de "no innovar" en este litigio y a la que frecuentemente ha recurrido nuestro país para

SECRETO

neutralizar intentos británicos, como el de declarar la soberanía sobre las 200 millas de mar adyacente.

MA.II) También en buena medida sujeto a la publicidad que alcance el suceso. En principio se aprecia que no usaría la fuerza militar, gestionando diplomáticamente la retirada argentina, por vía de la ONU, enfriando las relaciones diplomáticas y económicas, llegando incluso al retiro del embajador. Amenazaría con el uso de la fuerza, que podría concretarse si el trámite diplómatico no prosperara.

En ambos casos es factible que declare la soberanía sobre las 200 millas circundantes a GEORGIAS, SANDWICH y MALVINAS, active militarmente a éstas y exija la desocupación de THULE.

NACIONES UNIDAS

MA. I) La Asamblea General podría formular una expresión de condena e instar a la restitución del área tomada por la razón de no innovar antes expuesta, aunque difícilmente obtendría apoyo mayoritario para una resolución más grave, debido a que prevalece el número de países subdesarrollados que han apoyado los derechos argentinos en MALVINAS.
Si el Consejo de Seguridad tratara el caso, podría calificar de agresor a ARGENTINA e incluso llegar a solicitar sanciones económicas o de otra índole, pero la URSS podría vetar este tipo de acción, siempre que considere que sus intereses pesqueros no se verán afectados por la presencia de nuestro país en las Islas.

MA.II) La Asamblea no actuaría "per se" y si GRAN BRETAÑA efectúa un reclamo podría girar el caso a comisión para su análisis y posteriormente convocar a las partes para un arreglo pacífico instando posiblemente a no alterar la situación preexistente.
Un sector de países podría resaltar los derechos argentinos.

SECRETO

EUROPA OCCIDENTAL

En ambos casos si el incidente alcanza repercusión pública suficiente, condenaría la actitud argentina.

GRAN BRETAÑA puede activar la participación del M.C.E.(Mercado Común), dado que sus regulaciones internas obligan a compartir áreas de pesca.

BLOQUE SOVIETICO

Apoyaría la posición nacional únicamente con declaraciones y con decisiones en el seno de la ONU (URSS), teniendo en cuenta para ello la modalidad de respuesta de GRAN BRETAÑA y la defensa de sus propios intereses en la región.

EX COLONIAS BRITANICAS

Aquellas que mantienen estrechos vínculos con LONDRES, particularmente las que pertenecen a la Comunidad Británica de Naciones, y la mayoría de las americanas, posiblemente apoyen al REINO UNIDO, mientras las restantes se abstengan o muestren una actitud favorable a nuestro país.

PAISES ENROLADOS EN LA INTERNACIONAL SOCIALISTA Y LA DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS.

Muy probablemente en su mayoría eludirán el tema. De hacerlo, destacarán el papel opresor del gobierno militar argentino.

TRATADO ANTARTICO

La gran mayoría de los integrantes verían con desagrado la actitud argentina, particularmente si se trata del MA.I), afectando en consecuencia la posición nacional en ese organismo.

ESTADOS UNIDOS

MA. I) Tanto la reacción de la opinión pública, incentivada por algunas instituciones y órganos de prensa, como los reales intereses nacionales, obligarían al gobierno a condenar la acción. Sin embargo se estima que intentarían por todos los medios neutralizar la situación, instando a ambos

países a arribar a una solución pacífica, que posiblemente incluiría la devolución del territorio ocupado.

MA.II) Si la trascendencia del hecho lo justifica, buscaría interceder para favorecer una solución negociada diplomáticamente.

O.E.A.

Difícilmente se plantee el problema en este ámbito. De ocurrir no sería fácil para ARGENTINA lograr los 2/3 de los votos necesarios para aprobar una resolución favorable, en particular si se ha empleado el MA.I), ya que encontraría la oposición de la mayoría de las ex-colonias británicas, EE.UU., algunos países que éste pueda presionar, CHILE y eventualmente GUATEMALA por sus actuales tratativas sobre BELICE.

CHILE

MA. I) Probablemente el gobierno chileno dé apoyo internacional a cualquier política británica ejecutada en función del hecho acontecido.

A su vez favorecerá que los medios de difusión efectúen un tratamiento agresivo hacia nuestro país, mostrándolo como nación expansionista y buscando relacionar esta acción con su teoría del ARCO ANTILLANO AUSTRAL, por la cual ellos también se verían indirectamente afectados en cuanto a sus reclamos antárticos.

MA.II) El proceder y las argumentaciones utilizadas serían las mismas que en el caso anterior, pero las manifestaciones alcanzarían una agresividad menor.

Para ambos casos es factible considerar que CHILE actúe dentro de la mediación papal, mostrando lo acontecido como un elemento objetivo que demuestra el carácter agresivo y expansionista argentino.

Finalmente queda por considerar la propuesta formulada por el Señor JEFE DE INTELIGENCIA. Ella significa un plan progresivo que partiendo del control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas de las Islas GEORGIAS, vaya evolucionando por sucesivas etapas y a medida que la reacción británica lo permita, por medio de sobrevuelos, navegaciones en sus aguas costeras, fondeo de unidades en sus puertos naturales, desembarco de patrullas, para concluir con la instalación de una base.

El desarrollo de este plan puede llevar un tiempo más o menos prolongado, de acuerdo con la intensidad de la oposición británica, pero además de ir paulatinamente incrementando la presencia y el ejercicio de la soberanía argentina en la región, resulta útil para presionar al REINO UNIDO e impulsarlo en acelerar las negociaciones.

La primera etapa, ejercer el control pesquero, fue analizada en profundidad el año pasado por una comisión constituída al efecto en la Cancillería, la que la encontró apta y conveniente a nuestras aspiraciones. En base a ello, el citado Ministerio emitió con la aprobación del Poder Ejecutivo, las instrucciones políticas a cumplir por la ARMADA en la ejecución de aquella tarea.

La reacción a esperar por parte del gobierno británico ante este primer paso, según lo expresado por RR.EE., es aceptable y controlable y no llegaría a perjudicar seriamente las tratativas en marcha. No es descartable que GRAN BRETAÑA llegue a producir una declaración de su soberanía sobre las 200 millas circundante y endurezca temporariamente su actual actitud favorable, como una forma de responder y neutralizar la repercusión interna, pero, como ya ha ocurrido, simultáneamente procure por otras vías evitar una exagerada agudización de la crisis.

Las etapas sucesivas por su mayor gravedad, pueden desatar también una oposición de intensidad más considerable, alcanzando en su cúspide las características descriptas para el MA.II) anterior. Sin embargo mucho dependerá de la publicidad externa que alcance el suceso, previéndose que la reacción internacional será mínima, circunscripta a los países de los buques pesqueros que puedan resultar perjudicados.

El hecho de poder dosificar la acción en el tiempo, ejecutándola en los momentos más propicios, hacen presumir que se puede ir avanzando dentro de un margen aceptable de posibilidad de éxito.

4. CONCLUSION

De lo anteriormente expuesto, cabe resumir que los antecedentes históricos propios, son reducidos en comparación con los que ostenta el REINO UNIDO, nación que ejerce efectivamente su jurisdicción sobre las islas desde principios de siglo, manteniendo en ellas la Central Operativa de su sistema antártico y otra base temporaria .

La actividad relacionada con la caza de la ballena ha desaparecido, habiéndose deteriorado en gran medida las instalaciones pertenecientes a las factorías, las que serían desmanteladas.

Las operaciones pesqueras en los mares circundantes, son intensas, realizadas principlamente por soviéticos y polacos, que eventualmente recalan en GEORGIAS.

Las negociaciones por la soberanía de las MALVINAS y sus dependencias, si bien no evolucionan satisfactoriamente, podrían llegar a acelerarse si el factor económico presiona a GRAN BRETAÑA y nuestra Cancillería maniobra adecuadamente.

Asi mismo el REINO UNIDO está en capacidad y posiblemente decidido, para llevar a cabo una acción militar represiva de acentuada intensidad, en caso de producirse una ocupación violenta de

GEORGIAS como la señalada en el MA.I).
Lo mismo podría ocurrir ante el caso del MA.II) si no logra soluciones por medios diplomáticos y la repercusión interna y externa alcanzan una magnitud desproporcionada, pero esto se estima más remoto.
Si bien la ARGENTINA contaría con un apoyo mayoritario de países (bloque comunista y subdesarrollados) que impedirían una condena por parte de organismos internacionales, podría llegar a ser catalogada como agresora y ver su reputación afectada dentro de los países rectores, si aplica el MA.I).Incluso la presión ejercida por estas naciones podría obligar a desocupar la Isla.
De aplicarse el MA.II) se interrumpirían las tratativas por MALVINAS y la coacción política y económina de GRAN BRETAÑA y otros países importantes que la secunden, podría ser considerable.
Para lograr un hecho que trascienda convenientemente sobre la opinión pública y a su vez actúe sobre la moral propia en forma adecuada, se requiere la ejecución del MA.I) o el MA.II), pero si bien estos resultan aptos para el logro de esos objetivos, no son factibles ni aceptables por las consecuencias internacionales que pueden desentrañar.
A su vez el plan de acción progresivo no contempla un suceso que llegue a impactar en este momento a la opinión pública e institucional, en grado adecuado como para lograr los objetivos indicados anteriormente, ya que en su concepción se procura limitar la difusión de cada uno de sus pasos, para que consecuentemente la reacción británica resulte menor, tanto en intensidad como en su prolongación en el tiempo y no impida continuar avanzando paulatinamente en las etapas sucesivas.
Así, en un lapso más o menos prolongado, podría incluso llegarse al establecimiento de un destacamento naval que confirme la presencia nacional en la región, siempre y cuando no se concluya

con anterioridad un acuerdo en el litigio de las MALVINAS. Simultáneamente, el plan en cuestión podría ser utilizado como elemento de presión, regulándolo adecuadamente para producir en los momentos precisos, hechos que incentiven al REINO UNIDO a proseguir y acelerar las negociaciones.

5. ACCION RECOMENDADA.

En base a las consideraciones efectuadas, se aprecia conveniente ejecutar el plan de acción progresivo consistente en:

1°) Intensificar y mantener un contínuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas marinas de las Islas GEORGIAS DEL SUR, ampliándolo en toda oportunidad favorable hasta el área correspondiente a las SANDWICH DEL SUR, navegando y sobrevolando los mencionados archipiélagos siempre que resulte factible.

2°) Efectuar navegaciones de reconocimiento costero en las Islas GEORGIAS, fondeando en puertos naturales y desembarcar patrullas de exploración.

3°) Instalar un destacamento naval, faros y señales marítimas.

Los pasos 2°) y 3°) deben ser analizados conjuntamente con la Cancillería a fin de determinar la conveniencia y oportunidad de su ejecución.

CARLOS ALBERTO LOUGE
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

ARMADA ARGENTINA

Nº 9 /81"S"
Letra CONA,SFY.

COMANDO NAVAL
FOJA Nº 1

SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 29 JUN 1982
M. I. C-0522

EN NAVEGACION, 26 de mayo de 1981.-

OBJETO: R/Archipiélago Islas Georgias

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

Las fuerzas armadas, son la institución que exterioriza la voluntad externa de la Nación para concretar su politica exterior cuando ésta se estanca o retrocede.

De las fuerzas armadas, la Armada es la que esta más en lo exterior al encontrarse menos aferrada al territorio y habitualmente en contacto con el extranjero o los extranjeros. Por ello es natural que el personal naval sea dentro de la población argentina en general, y de las fuerzas armadas en particular, quien más de cerca sigue y quien más se interesa en los problemas y connotaciones de nuestros problemas exteriores.

El diferendo austral se encuentra semicongelado por la mediación papal. Las perspectivas de una resolución que satisfaga nuestras aspiraciones son ilusorias. El proceso será largo y lo mejor a esperar es una salida honorable. De cualquier manera para los sectores menos informados, entre ellos incluidos los cuadros inferiores de la Armada, entre los que considero a los oficiales jóvenes, se produce y se producirá aun más y crecientemente, una frustación por lo que aprecian como falta de acciones concretas anteriores y de resolución efectiva de los altos estratos de la conducción nacional.

La cuestión malvinas, pese a las sucesivas optimistas apreciaciones de nuestro servicio exterior a lo largo de los últimos años tampoco permite avizorar una finalización favorable a la soberanía argentina. Los buques de la Armada se encuentran limitados en su misión de proteger los intereses marítimos en la zona, por no complicar el proceso de negociación. Estamos haciendo un esfuerzo económico no despreciable en la política de integración y sin embargo vamos ahora complicado nuestra búsqueda de petroleo por la supuesta soberanía inglesa en la zona marítima.

La soberanía antártica argentina proclamada altivamente en la cartografía, en la prensa y en las escuelas, es más que dudosa para el personal naval que conoce la real situación en el continente blanco. Las últimas reuniones de los comités especializados han dado pruebas importantes y concretas en la internacionalización de la explotación de los recursos vivos antárticos. Es de suponer que también se llegue a resolucio

...///

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº
Letra

...///

nes similares con los no renovables, y en su momento la aceptación obligada del tratado antártico fue realmente una renuncia no expresada de nuestra posición de soberanía.

Todo lo anterior, unido al proceso de cambio de autoridades y sus consecuencias en lo Político y Económico, me lleva a concluir que estamos en momento y situación en que es importante tratar de encontrar una válvula de escape para aliviar las presiones interiores de la espectativa nacional; pero en lo que me concierne como Comandante Naval, de las espectativas, aspiraciones y vocación del personal a mi mando.

Sería contrario a mi conciencia como argentino y como oficial de marina buscar un acto o hecho que fuera solo para distraer esas espectativas. Sería en realidad engañar a esas ansias de acción y a la sana ansiedad del personal bajo mi responsabilidad de conducción. Se debe pues encontrar como canalizar esa potencialidad en algo efectivo.

Descarto analizar las acciones que puedan tomarse en cuenta al diferendo austral, pues ello ha sido y es permanente e idoneamente en el nivel superior.

Una acción militar con objetivo de establecer la soberanía en Malvinas, creo que debe ser tenido como una posibilidad no descartable de realización concreta en un plazo perentorio, pero soy conciente de que no será facilmente aceptable.

Por todo lo anterior propongo el establecer en el próximo período estival una fuerza en el archipiélago de las islas Georgias.

Durante mi gestión como Director general de Política del Ministerio de Defensa, inicié los estudios y gestiones que culminaran con la operación Sol en las Sandwich. En la resolución adoptada por falta de garra se omitió declarar esa estación como toma de posesión y se ha mantenido como estación cientifica. Incluso al aprobarse la idea se reservó la posibilidad de retirarla en la misma campaña si la reacción inglesa era violenta. Ta tal reacción no se produjo. La estación se ha mantenido hasta la fecha. Las negociaciones sobre Malvinas no se han visto entorpecidas. Lamentablemente tampoco puedo decir que hayan progresado.

La posición argentina en Bahía Uruguay, únicos establecidos en las islas Sandwich del sur, materializan nuestra aspiración al limite oriental del sector que recla-

...///

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

...///

mamos en la Antártida, que hasta entonces había sido solo declaratorio. Creo que más importante, nos otorga un titulo efectivo sobre la posesión de las mismas y tambien sobre el area marítima circundante. Como lo hemos aprendido con dolor el titulo más valioso en la arena internacional, es el de la posesión efectiva. Cuanto daríamos ahora por haber, en su momento, establecido puestos en Evout y otros, cuando aun estaban deshabitadas en la soledad austral. La soberanía argentina sobre los archipiélagos australes Sandwich y Georgias limitaría concretamente las ambiciones inglesas sobre las mismas y su proyección sobre el sector antártico.

La teoría de la "defrontacao" brasileña tambien se vería menos lógica. Así tambien la de cualquier otro país que al establecerse en éstas aspirase a hacer de ellas una base de operaciones o de pretensiones de soberanía de un nuevo sector. ¿ No podemos pensar que la URSS tenga entre sus posibles modos de acción establecerse en las islas Georgias? ¿ No sería ello lógico en su actual expansión naval y de sus pretensiones antárticas?.

Todo lo anterior me lleva a proponer adoptar la resolución de establecer un destacamento naval en las islas Georgias del sur que materialice la soberanía argentina en las mismas y así se lo proclame.

Esta operación debería ser realizada en la próxima temporada estival y por ello es necesario adoptar la resolución a la mayor brevedad.

La operación permitiría:

1. Afirmar en forma concreta la soberanía nacional en ese archipiélago y su mar circundante.

2. Dar mayor valor a nuestras pretensiones en el sector antártico.

3. Evitar que Inglaterra o un tercer país se establezca en los mismos y nos veamos así ante el "hecho consumado".

4. Permitiría canalizar el deseo de acción efectiva del personal naval.

5. Sería un tema de discusión y análisis para desviar espectativas políticas y militares de otras áreas de actividad.

...///

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ________
Letra ________

4

...///

6. Sería una alerta adecuada, si bien indirecta, tanto para Chile como para Inglaterra, de nuestra vocación efectiva de solucionar nuestros diferendos por vía de hecho.

Como efectos desfavorables pueden considerarse:

1. El costo de la operación y del sostén de la misma.

2. La eventualidad de reclamación de Inglaterra y otros afectados.

Creo que el balance de considerandos es netamente favorable a la adopción de esta resolución.

DISTRIBUCION: Original: Destinatario
Duplicado: Archivo

JUAN JOSE LOMBARDO
VICEALMIRANTE
COMANDANTE

COMANDO OPERAC. NAVALES
Secretaría General
ENTRO: 02/06/81

C-52	Gener.	Pasal.	Archivo
Personal			
Inteligencia			
Operaciones			
Logística			
Pl. Ed. Cp.			
Serv. Armas			
Comunicac.			
Sec. General			
Sec. Privada			
Dir. Comando			
Cdoa. Guerra			

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 9 "S"/81

Letra CONA,SFY

(N.I.: COOP,OF9 Nº / "S"/81)

PUERTO BELGRANO, 22 de junio de 1981.

///-ÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Elevo la propuesta del señor COMANDANTE NAVAL de establecer un destacamento en Islas Georgias del Sur avalada por los siguientes argumentos que conciernen a la geopolítica argentina en el Atlántico Sur:

1. Evolución del diferendo austral, que motiva, en particular a nuestra Institución a realizar actos posesorios que contribuyan a fundamentar los derechos de soberanía argentina en la zona en litigio.

2. Haberse adoptado una estrategia diplomática en el caso Malvinas que, sin descartar una posible acción militar futura, no está aún agotada.

3. Contribuir a reafirmar los derechos y presencia argentinos en la Antártida, ante una predicción incierta de lo que podrá ocurrir cuando los países signatarios del Tratado Antártico acudan a la explotación de las posibles fuentes energéticas y de los recursos vivos.

4. La experiencia positiva obtenida en la operación en Islas Sandwich y la ausencia de reacción inglesa ante la misma.

A lo anterior se debe agregar como argumento en orden a la conducción naval, el alto incentivo profesional que produciría una operación de este tipo, la que pondría en evidencia la determinación del país a no ceder derechos y a ocupar los espacios que considera integran su patrimonio.

Por otra parte, esta propuesta concretaría en los hechos lo expuesto en el item 7 de la Política Institucional General Nº 1213 que establece: "debe ejercerse el mayor grado de presencia en Islas Georgias y espacios marítimos circundantes".

Concuerdo, en consecuencia con la propuesta y argumentos básicos. Considero que debe analizarse la misma en profundidad previo a requerir la autorización política para iniciar su planeamiento, teniendo en cuenta las características de la isla y su área geográfica a la luz de la siguiente información general que sobre las mismas se tiene:

a. La Isla San Pedro, de la cual se han obtenido los mejores datos, sería la que ofrece mayores posibilidades. Ello se verifica en su lado NE entre las bahías Shomness y Cumberland, no así en el lado SW que permanece nevado y con su acceso congelado. Las demás islas no ofrecen características favorables.

////.....

ARMADA ARGENTINA

Nº ______

Letra ______

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº

Letra

...///

b. En la isla mencionada, en su parte útil hubo actividad pesquera permanente hasta hace poco y habrían quedado muelles e instalaciones en condiciones de uso.

Al respecto, se ha tomado conocimiento que una firma argentina habría adquirido las construcciones existentes en isla San Pedro y el predio en que se encuentran, mediante compra realizada que le otorga título de propiedad registrado en Gran Bretaña, lo que indicaría, por lo menos en esta Isla y presumiblemente en las demás, que los ingleses ejercen soberanía sobre el archipiélago o parte del mismo.

Opino en consecuencia, que debe encararse esta operación previa evaluación de su aceptabilidad, dadas sus connotaciones con la política exterior y su posible repercusión en las organizaciones internacionales.-

Pero aún cuando el costo resultara elevado, no podemos dejar de considerar el significado positivo que, en el orden nacional, implicaría concretar el acto posesorio de las Islas Georgias. Creo que ello redundaría beneficiosamente en el orden interno, demostraría nuestra determinación en el orden internacional y contribuiría especialmente a alimentar la cohesión de los argentinos y el espíritu nacional, decaídos por la inestabilidad y las frustraciones que desde tanto tiempo nos aquejan.-

DISTRIBUCION: Original: Destinatario - Duplicado: Archivo

ARMADA ARGENTINA — COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

ALBERTO GABRIEL VIGO
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRÓ: 29 JUN 1981

TRAMITE INTERNO				
N-1		DGMN	
N-2	X	DGIN	
N-3		CTGN	
N-4		JEMI	
J AN		SICO	
JEIM		SIEC	
GEN		COAA	
		AAJE	

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

JEFATURA DE INTELIGENCIA

Buenos Aires, 3 *de* julio *de* 1981

INFORMATIVO PARA: SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

JEIN,IM4,3 Nº 318 "ESC"/ 81. Ejemplar Nº

ORIGEN: JEFATURA DE INTELIGENCIA.

ASUNTO: E/trabajo sobre las Islas GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR

Adjunto elevo un estudio realizado en esta Jefatura sobre la situación de las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

AGREGADOS: Lo que se indica en el texto.

DISTRIBUCION: Original Destinatario - Duplicado Archivo.

INTERVENCION: Cap. de Nav. D. AMAURY C. RICARDO.
Cap. de Nav. D. CARLOS ALBERTO LOUGE.
Cap. de Corb.D. JULIO C. JUAREZ
SMIF(RE) JUAN S. SENRA.

ES COPIA

EDUARDO M. GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE

Dpto. B
Secc. B

CARLOS ALBERTO LOUGE
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

DEVOLVER SIN NOTA A LA JEIN CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ISLAS GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR

Dentro del contexto de las negociaciones por la soberanía de las ISLAS MALVINAS, se encuentran incluídas las GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR. Sin embargo, no existen para estos archipiélagos, antecedentes históricos geográficos y políticos, tan sólidos como los que sustentan nuestras reclamaciones en el caso malvinero.

En efecto, sintéticamente la situación es la siguiente:

SANDWICH DEL SUR:

Del conjunto de islas que componen este archipiélago, el británico James COOK descubrió en 1775 las que se encuentran al sur y en 1820 el ruso BELLINGHAUSEN, las situadas en el extremo norte.

Posteriormente fueron visitadas por cazadores de ballenas o loberos, pero siempre estuvieron deshabitadas.

La presencia argentina en las islas tuvo su punto de partida en 1955, cuando el rompehielos ARA "SAN MARTIN" desembarcó personal para instalar un refugio, que días después debió ser evacuado como consecuencia de la erupción de un volcán en una isla vecina.

Desde esa fecha hasta el verano de 1976/77, las islas volvieron a estar deshabitadas. En esa oportunidad la ARMADA NACIONAL estableció la Base Científica "CORBETA URUGUAY" en THULE DEL SUR, que desde entonces opera en forma permanente todo el año.

GEORGIAS DEL SUR:

De los navegantes que se adjudicaron el descubrimiento de las GEORGIAS DEL SUR, el más serio y veraz es el de origen francés Duclos GUYOT, capitán del navío mercante español "LEON", que las circunnavegó durante tres días en junio de 1756, bautizándolas SAN PEDRO, ubicándolas en Latitud y Longitud que ofrecen muy poca diferencia con las correctas.

Posteriormente fueron visitadas por James COOK en 1775, quien reconoció que anteriormente lo habían hecho los españoles del navío "LEON".

No obstante, desembarcó en ella y tomó posesión en nombre del Rey Jorge

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

denominándolas en su honor con el nombre que hoy tienen.
La presencia argentina se manifestó a partir de 1904 cuando se estableció en GRYTVIKEN la Compañía Argentina de Pesca, empresa creada en BUENOS AIRES con capitales nacionales y que operó bajo leyes argentinas.
Hasta entonces las islas habían estado deshabitadas. Esta compañía permaneció hasta 1954, fecha en que todas sus instalaciones fueron transferidas a la sociedad británica "ALBION STAR", con sede en LONDRES. La compañía obtuvo en 1906 una concesión del gobierno inglés (licencia de pesca), por la cual tuvo que abonar un impuesto.
Otra instalación estable en las islas, fue la de una oficina meteorológica que la citada compañía montó con autorización del gobierno nacional siendo el costo de mantenimiento absorbido por la empresa.
La misma operó desde el 1° de enero de 1905 hasta 1950, fecha en que el gobierno inglés se incautó de sus instalaciones, enviándolas a MONTEVIDEO Hasta 1924, las islas fueron visitadas por unidades de nuestra ARMADA en escalas técnicas.

POSICION BRITANICA

El interés británico por las islas GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR se puso de manifiesto en 1906, como consecuencia del auge de la industria ballenera, ya que la zona era frecuentada por cazadores de varios países.
GRAN BRETAÑA impuso su poder marítimo e hizo a la vez valer sus pretendidos derechos de descubrimiento, obligando a todo el mundo que iba a la zona por actividades pesqueras, a pagarle derechos e impuestos.
En base a esos antecedentes, en cierta forma, se justifica que la Compañía Argentina de Pesca, puesta en un aprieto, se inclinase por el negocio y no por el patriotismo, pidiendo y obteniendo de los ingleses una licencia de pesca para continuar con sus operaciones.
Dos años después, en 1908, en declaración unilateral, por Carta Patente, anexó el sector antártico comprendido entre los meridianos 20 y 80 W y el paralelo 50° S, sin tener en cuenta que el sector demarcado incluía

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

parte de la patagonia argentina y una provincia chilena.
Por el mismo documento se estableció que el Gobernador de las ISLAS MALVINAS lo sería también de las "Dependencias".
El 28 de marzo de 1917 el Rey sancionó una nueva Carta Patente Británica fundamentada en que se habían presentado dudas con respecto a los límites fijados por la anterior, En ella se precisó que las "Dependencias" de las ISLAS MALVINAS" incluirían todas las islas y territorios comprendidos entre los 20° y 50° W situados al ser del paralelo 50° S y todas las islas y territorios comprendidos entre los 50° y 80° W al sur del Paralelo 58° S.
En 1962 el gobierno creó el Territorio Antártico Británico, comprendido por los meridianos 20° y 80° O y el Paralelo 60° S, como colonia separada de las "Dependencias de las ISLAS MALVINAS", con lo que éstas quedaron reducidas a las GEORGIAS Y SANDWICH.
Pese a ello, la principal base de apoyo y comunicaciones antárticas del REINO UNIDO se mantiene en GRYTVIKEN, fuera del sector mencionado.

ASPECTOS DE INTERES EN LAS NEGOCIACIONES

El gobierno argentino formuló reclamaciones territoriales al británico en 1925 por las ORCADAS DEL SUR, en 1927 por las GEORGIAS y ORCADAS DEL SUR y a principios de 1937 por todos los territorios de las "Dependencias de las ISLAS MALVINAS". Posteriormente lo hizo extensivo a los territorios que forman parte del Sector Antártico (25° y 74° O y el Paralelo 60° S).
Luego de la aprobación de la Resolución 2065 en las NACIONES UNIDAS, el 16 de diciembre de 1965, con motivo de las controversias existentes entre nuestro país y el REINO UNIDO, se iniciaron las conversaciones bilaterales por la posesión del archipiélago de las MALVINAS, entre ambos países pero sin hacer mención a las islas que forman parte de sus dependencias.
Esta aparente exclusión de GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR en las conversaciones bilaterales, fue concebida por nuestra Cancillería, para no in-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

terferir en el tema que era prioritario, es decir, lograr los avances significativos en el reconocimiento de nuestros derechos soberanos en las ISLAS MALVINAS, y luego sí, manifestar nuestro interés en tratar el tema de las islas mencionadas.

En 1976 cuando los británicos comenzaron a pensar en la cooperación económica con nuestro país en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL, se tuvo la certeza que no pasaría mucho tiempo sin que el tema GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR fuese incorporado en las tratativas. En efecto, la inclusión de estos dos archipiélagos como tema de conversación tuvo su punto de partida en la propuesta que el Ministro ROWLANDS hizo cuando visitó BUENOS AIRES en febrero de 1977, la que contemplaba dos temas concretos:

1.- Soberanía: Obtener mediante acuerdos solución definitiva sobre MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, incluyendo los espacios marítimos y submarinos.

2.- Cooperación económica: Paralelamente negociar sobre cooperación económica en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL.

Esta propuesta, fue tratada en abril de 1977 por primera vez y continúa vigente en las conversaciones posteriores..

APRECIACION

Como ya se manifestó, existe una relativa debilidad argumental para sostener los reclamos argentinos sobre la soberanía de las islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR que para ser subsanada requiere la ejecución de una política activa que vaya creando los antecedentes necesarios que permitan garantizar la vigencia de nuestros derechos sobre las mismas.

Asimismo, la falta de una acción permanente tanto en el campo diplomático como en el operativo, contribuye para que terceros estados consideren a tal inacción como una aceptación por parte de ARGENTINA de la situación existente y operen con sus flotas pesqueras en el mar adyacente a las islas, con la anuencia tácita o expresa del REINO UNIDO.

La ocurrencia de algunos incidentes esporádicos, como los sucedidos en aguas continentales o de las MALVINAS (interceptación o captura de buques

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

extranjeros y el caso SHACKLETON) no resultan suficientes para neutralizar lo anteriormente expuesto, dado que la mayoría de ellos acontecieron fuera de la zona en estudio y respondieron a una motivación específica y no a un accionar continuo y coherente.

En el archipiélago de las SANDWICH esta carencia ha sido resuelta en gran medida con la instalación primero del refugio mencionado en 1955 y luego con la Base Científica permanente "CORBETA URUGUAY" en la isla THULE a partir de 1976. Se requeriría ahora complementar estos hechos con una por lo menos frecuente acción de vigilancia y contralor en las 200 millas de mar adyacente para reafirmar la vigencia de nuestros derechos soberanos y proteger los recursos económicos existentes.

En consecuencia, son las islas GEORGIAS DEL SUR las que no cuentan con un marco adecuado que sustente nuestras pretensiones y por lo tanto es en ellas donde resulta imprescindible actuar con decisión, continuidad y eficacia.

En principio se observan tres modos de acción que desde el punto de vista operativo podrían ejecutarse.

1°) Instalar una base permanente subantártica similar a las ISLAS SANDWICH.

2°) Efectuar periódicas navegaciones y sobrevuelos, incluyendo pequeños desembarcos de reconocimiento y permanencia de los buques en fondeadero.

3°) Establecer continuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas.

El primero es evidentemente el proceder que crearía el antecedente más válido para justificar nuestra reclamación de soberanía, tanto frente al REINO UNIDO como ante terceros estados y ya sea en tierra como en el mar circundante.

Sin embargo las consecuencias inmediatas pueden ser desfavorables, puesto que la reacción británica no va a ser suave como cuando se instaló la base en las SANDWICH. Las GEORGIAS no son islas deshabitadas como a-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

quéllas, al contrario la presencia inglesa data, como se dijo, de principios de siglo, ha ejercido autoridad en la región por décadas y las instalaciones actuales conforman la estación principal del BRITISH ANTARTIC SURVEY (BAS).

Aún en el supuesto caso de que el gobierno de la Corona quisiera restarle trascendencia a un hecho semejante, en pro de un avance en las negociaciones por las MALVINAS, impulsado por otros motivos como podría ser el económico, la repercusión pública interna sería de tal magnitud que le impediría proceder de esa manera y lo llevaría a endurecer su posición adoptando medidas que enturbiarían las relaciones bilaterales, y congelaría las negociaciones, al menos por un tiempo prolongado.

No se estima desacertado pensar que una acción como la propuesta, sería considerada por GRAN BRETAÑA mucho más grave que el caso SHACKLETON y su reacción sería consecuente con ella.

Desde el punto de vista material se considera factible su ejecución aunque de costo sensiblemente elevado.

El segundo modo de acción enunciado va un poco más allá de las políticas de la ARMADA, que preven navegar y sobrevolar las islas en toda oportunidad favorable.

También es factible de ejecutar, de un costo apreciablemente menor que el anterior y útil para reafirmar la presencia nacional en esas aguas y territorios.

Es previsible que la respuesta británica no alcance la dimensión que la descripta anteriormente, peronno es descartable considerar que lleve a un entorpecimiento momentáneo en las relaciones y que GRAN BRETAÑA extienda su jurisdicción sobre las 200 millas marinas circundantes a los archipiélagos, a pesar de que en 1978 una actitud similar fue bloqueada por la denuncia argentina ante el Comité de Descolonización de la UN, por considerarla violatoria del principio de "no innovar" consagrado por la Resolución N° 31/49 de la Asamblea General.

La tercer propuesta fue analizada en profundidad por una comisión espe-

ARMADA ARGENTINA

Nº
Letra

cial en nuestra Cancillería en 1980, como consecuencia del pedido de instrucciones políticas que le formuló la ARMADA, para proceder ante la presencia de pesqueros polacos en la región.
No solo en esa oportunidad se la consideró apta, sino que se estimó conveniente mantener ese control continuo, previéndose que la reacción del REINO UNIDO sería del tipo de la señalada en el caso anterior pero de una intensidad tal que no alcanzaría a perjudicar sensiblemente las negociaciones por MALVINAS.

ACCION RECOMENDADA

En consecuencia, a fin de crear nuevos antecedentes y consolidar el ejercicio de nuestra soberanía en los archipiélagos de las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR y áreas marítimas adyacentes, se considera conveniente llevar a cabo un plan de acción progresivo en función de la reacción británica consistente en:

1°) Intensificar y mantener un continuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas marinas de las Islas GEORGIAS DEL SUR, ampliándolo en toda oportunidad favorable hasta el área correspondiente a las SANDWICH DEL SUR, navegando y sobrevolando los mencionados archipiélagos siempre que resulte factible.
2°) Efectuar navegaciones de reconocimiento costero en las Islas GEORGIAS, fondeando en puertos naturales y desembarcar patrullas de exploración.
3°) Instalar una base científica y de apoyo a la navegación y faros y señales marítimas.

Los pasos 2°) y 3°) deben ser analizados conjuntamente con la Cancillería, a fin de determinar la conveniencia y oportunidad de su ejecución.

BUENOS AIRES, julio de 1981.-

CARLOS ALBERTO LUQUE
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

JEIN

MENSAJE

Nº ....

Orden / Comunicación / Instrucciones — Para: Jefe Dto "B"

Fecha: 08-07 Hora: ——

TEXTO: Remitir este Informativo para conocimiento de SEOP, en particular de lo ordenado por el Sr SEMGA., y solicitarle que por vuelta separada nos exprese sus ideas al respecto, para luego, por intermedio de "ASESORES", clarificar junto con "B" el tema en Cancillería y llegar a conclusiones finales, con las que consolidar el informe que ordena el Sr SEMGA.—

A Cap Suarez: cumplimentar lo aquí ordenado con SEOP. Luego con dicha respuesta

Remitente: [illegible]

Aclaración:

(33)

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

JEFATURA DE INTELIGENCIA

Buenos Aires, 3 *de* julio *de* 1981

INFORMATIVO PARA: SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

JEIN,IM4,3 Nº 318 "ESC"/ 81. Ejemplar Nº

ORIGEN: JEFATURA DE INTELIGENCIA.

ASUNTO: E/trabajo sobre las Islas GEORGIAS Y SANDWICH DEL S

Adjunto elevo un estudio realizado en esta Jefatura sobre la situación de las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SU

AGREGADOS: Lo que se indica en el texto.

DISTRIBUCION: Original Destinatario - Duplicado Archivo.

ARMADA ARGENTINA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – JEFATURA DE INTELIGENCIA

EDUARDO M. GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE

Sr. Alte GIRLING

Este tema debe ser estudiado en Cancillería. El Sr. [illegible] tiene intervención, ante el argumento de COOP. - INFORMARME

07 JUL 81

JORGE I. ANAYA
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

DEVOLVER SIN NOTA A LA JEIN CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

ISLAS GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR

Dentro del contexto de las negociaciones por la soberanía de las ISLAS MALVINAS, se encuentran incluídas las GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR. Sin embargo, no existen para estos archipiélagos, antecedentes históricos, geográficos y políticos, tan sólidos como los que sustentan nuestras reclamaciones en el caso malvinero.

En efecto, sintéticamente la situación es la siguiente:

SANDWICH DEL SUR:

Del conjunto de islas que componen este archipiélago, el británico James COOK descubrió en 1775 las que se encuentran al sur y en 1820 el ruso BELLINGHAUSEN, las situadas en el extremo norte.

Posteriormente fueron visitadas por cazadores de ballenas o loberos, pero siempre estuvieron deshabitadas.

La presencia argentina en las islas tuvo su punto de partida en 1955, cuando el rompehielos ARA "SAN MARTIN" desembarcó personal para instalar un refugio, que días después debió ser evacuado como consecuencia de la erupción de un volcán en una isla vecina.

Desde esa fecha hasta el verano de 1976/77, las islas volvieron a estar deshabitadas. En esa oportunidad la ARMADA NACIONAL estableció la Base Científica "CORBETA URUGUAY" en THULE DEL SUR, que desde entonces opera en forma permanente todo el año.

GEORGIAS DEL SUR:

De los navegantes que se adjudicaron el descubrimiento de las GEORGIAS DEL SUR, el más serio y veraz es el de origen francés Ducloz GUYOT, capitán del navío mercante español "LEON", que las circunnavegó durante tres días en junio de 1756, bautizándolas SAN PEDRO, ubicandolas en Latitud y Longitud que ofrecen muy poca diferencia con las correctas.

Posteriormente fueron visitadas por James COOK en 1775, quien reconoció que anteriormente lo habían hecho los españoles del navío "LEON".

No obstante, desembarcó en ella y tomó posesión en nombre del Rey Jor-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

denominándolas en su honor con el nombre que hoy tienen.
La presencia argentina se manifestó a partir de 1904 cuando se estableció en GRYTVIKEN la Compañía Argentina de Pesca, empresa creada en BUENOS AIRES con capitales nacionales y que operó bajo leyes argentinas.
Hasta entonces las islas habían estado deshabitadas. Esta compañía permaneció hasta 1954, fecha en que todas sus instalaciones fueron transferidas a la sociedad británica "ALBION STAR", con sede en LONDRES. La compañía obtuvo en 1906 una concesión del gobierno inglés (licencia de pesca), por la cual tuvo que abonar un impuesto.
Otra instalación estable en las islas, fue la de una oficina meteorológica que la citada compañía montó con autorización del gobierno naciona siendo el costo de mantenimiento absorbido por la empresa.
La misma operó desde el 1° de enero de 1905 hasta 1950, fecha en que el gobierno inglés se incautó de sus instalaciones, enviándolas a MONTEVI[illegible]
Hasta 1924, las islas fueron visitadas por unidades de nuestra ARMADA [illegible] escalas técnicas.

POSICION BRITANICA

El interés británico por las islas GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR se puso de manifiesto en 1906, como consecuencia del auge de la industria ballenera, ya que la zona era frecuentada por cazadores de vari[illegible] países.
GRAN BRETAÑA impuso su poder marítimo e hizo a la vez valer sus pretendidos derechos de descubrimiento, obligando a todo el mundo que iba a la zona por actividades pesqueras, a pagarle derechos e impuestos.
En base a esos antecedentes, en cierta forma, se justifica que la Compañía Argentina de Pesca, puesta en un aprieto, se inclinase por el negocio y no por el patriotismo, pidiendo y obteniendo de los ingl[illegible] una licencia de pesca para continuar con sus operaciones.
Dos años después, en 1908, en declaración unilateral, por Carta Patente anexó el sector antártico comprendido entre los meridianos 20° y 50° W y el paralelo 50° S, sin tener en cuenta que el sector demarcado inclu[illegible]

parte de la patagonia argentina y una provincia chilena.
Por el mismo documento se estableció que el Gobernador de las ISLAS MALVINAS lo sería también de las "Dependencias".
El 28 de marzo de 1917 el Rey sancionó una nueva Carta Patente Británica fundamentada en que se habían presentado dudas con respecto a los límites fijados por la anterior. En ella se precisó que las "Dependencias de las ISLAS MALVINAS" incluirían todas las islas y territorios comprendidos entre los 20° y 50° W situados al sur del paralelo 50° S y todas las islas y territorios comprendidos entre los 50° y 80° W al sur del Paralelo 58° S.
En 1962 el gobierno creó el Territorio Antártico Británico, comprendido por los meridianos 20° y 80° O y el Paralelo 60° S, como colonia separada de las "Dependencias de las ISLAS MALVINAS", con lo que éstas quedan reducidas a las GEORGIAS Y SANDWICH.
Pese a ello, la principal base de apoyo y comunicaciones antárticas del REINO UNIDO se mantiene en GRYTVIKEN, fuera del sector mencionado.

ASPECTOS DE INTERES EN LAS NEGOCIACIONES

El gobierno argentino formuló reclamaciones territoriales al británico en 1925 por las ORCADAS DEL SUR, en 1927 por las GEORGIAS y ORCADAS DEL SUR y a principios de 1937 por todos los territorios de las "Dependencias de las ISLAS MALVINAS".Posteriormente lo hizo extensivo a los territorios que forman parte del Sector Antártico (25° y 74° O y el Paralelo 60° S).
Luego de la aprobación de la Resolución 2065 en las NACIONES UNIDAS, 16 de diciembre de 1965, con motivo de las controversias existentes entre nuestro país y el REINO UNIDO, se iniciaron las conversaciones bilaterales por la posesión del archipiélago de las MALVINAS, entre ambos países pero sin hacer mención a las islas que forman parte de sus dependencias.
Esta aparente exclusión de GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR en las conversaciones bilaterales, fue concebida por nuestra Cancillería, para no in-

terferir en el tema que era prioritario, es decir, lograr los avances significativos en el reconocimiento de nuestros derechos soberanos en las ISLAS MALVINAS, y luego sí, manifestar nuestro interés en tratar el tema de las islas mencionadas.

En 1976 cuando los británicos comenzaron a pensar en la cooperación económica con nuestro país en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL, se tuvo la certeza que no pasaría mucho tiempo sin que el tema GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR fuese incorporado en las tratativas. En efecto, la inclusión de estos dos archipiélagos como tema de conversación tuvo su punto de partida en la propuesta que el Ministro ROWLANDS hizo cuando visitó BUENOS AIRES en febrero de 1977, la que contemplaba dos temas concretos:

1.- Soberanía: Obtener mediante acuerdos solución definitiva sobre MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, incluyendo los espacios marítimos y submarinos.

2.- Cooperación económica: Paralelamente negociar sobre cooperación económica en el ATLANTICO SUR OCCIDENTAL.

Esta propuesta, fue tratada en abril de 1977 por primera vez y continú vigente en las conversaciones posteriores.

APRECIACION

Como ya se manifestó, existe una relativa debilidad argumental para sostener los reclamos argentinos sobre la soberanía de las islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR que para ser subsanada requiere la ejecución de una política activa que vaya creando los antecedentes necesarios que permitan garantizar la vigencia de nuestros derechos sobre las mismas.

Asimismo, la falta de una acción permanente tanto en el campo diplomático como en el operativo, contribuye para que terceros estados consideren a tal inacción como una aceptación por parte de ARGENTINA de la situación existente y operen con sus flotas pesqueras en el mar adyacente a las islas, con la anuencia tácita o expresa del REINO UNIDO.

La ocurrencia de algunos incidentes esporádicos, como los sucedidos en aguas continentales o de las MALVINAS (interceptación o captura de buq

extranjeros y el caso SHACKLETON) no resultan suficientes para neutralizar lo anteriormente expuesto, dado que la mayoría de ellos acontecieron fuera de la zona en estudio y respondieron a una motivación específica y no a un accionar continuo y coherente.

En el archipiélago de las SANDWICH esta carencia ha sido resuelta en gran medida con la instalación primero del refugio mencionado en 1955 y luego con la Base Científica permanente "CORBETA URUGUAY" en la isla THULE a partir de 1976. Se requeriría ahora complementar estos hechos con una por lo menos frecuente acción de vigilancia y contralor en las 200 millas de mar adyacente para reafirmar la vigencia de nuestros derechos soberanos y proteger los recursos económicos existentes.

En consecuencia, son las islas GEORGIAS DEL SUR las que no cuentan con un marco adecuado que sustente nuestras pretensiones y por lo tanto es en ellas donde resulta imprescindible actuar con decisión, continuidad y eficacia.

En principio se observan tres modos de acción que desde el punto de vista operativo podrían ejecutarse.

1°) Instalar una base permanente subantártica similar a las ISLAS SANDWICH.

2°) Efectuar periódicas navegaciones y sobrevuelos, incluyendo pequeños desembarcos de reconocimiento y permanencia de los buques en fondeadero.

3°) Establecer continuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas.

El primero es evidentemente el proceder que crearía el antecedente más válido para justificar nuestra reclamación de soberanía, tanto frente al REINO UNIDO como ante terceros estados y ya sea en tierra como en el mar circundante.

Sin embargo las consecuencias inmediatas pueden ser desfavorables, puesto que la reacción británica no va a ser suave como cuando se instaló la base en las SANDWICH. Las GEORGIAS no son islas deshabitadas como a

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

quéllas, al contrario la presencia inglesa data, como se dijo, de principios de siglo, ha ejercido autoridad en la región por décadas y las instalaciones actuales conforman la estación principal del BRITISH ANTARTIC SURVEY (BAS).

Aún en el supuesto caso de que el gobierno de la Corona quisiera restarle trascendencia a un hecho semejante, en pro de un avance en las negociaciones por las MALVINAS, impulsado por otros motivos como podría ser el económico, la repercusión pública interna sería de tal magnitud que le impediría proceder de esa manera y lo llevaría a endurecer su posición adoptando medidas que enturbiarían las relaciones bilaterales, y congelaría las negociaciones, al menos por un tiempo prolongado .

No se estima desacertado pensar que una acción como la propuesta, sería considerada por GRAN BRETAÑA mucho más grave que el caso SHACKLETON y su reacción sería consecuente con ella.

Desde el punto de vista material se considera factible su ejecución aunque de costo sensiblemente elevado.

El segundo modo de acción enunciado va un poco más allá de las políticas de la ARMADA, que preven navegar y sobrevolar las islas en toda oportunidad favorable.

También es factible de ejecutar, de un costo apreciablemente menor que el anterior y útil para reafirmar la presencia nacional en esas aguas y territorios.

Es previsible que la respuesta británica no alcance la dimensión que la descripta anteriormente, pero no es descartable considerar que lleve a un entorpecimiento momentáneo en las relaciones y que GRAN BRETAÑA extienda su jurisdicción sobre las 200 millas marinas circundantes a los archipiélagos, a pesar de que en 1978 una actitud similar fue bloqueada por la denuncia argentina ante el Comité de Descolonización de la UN, por considerarla violatoria del principio de "no innovar" consagrado por la Resolución N° 31/49 de la Asamblea General.

La tercer propuesta fue analizada en profundidad por una comisión espe

cial en nuestra Cancillería en 1980, como consecuencia del pedido de instrucciones políticas que le formuló la ARMADA, para proceder ante la presencia de pesqueros polacos en la región.

No solo en esa oportunidad se la consideró apta, sino que se estimó conveniente mantener ese control continuo, previéndose que la reacción del REINO UNIDO sería del tipo de la señalada en el caso anterior pero de una intensidad tal que no alcanzaría a perjudicar sensiblemente las negociaciones por MALVINAS.

ACCION RECOMENDADA

En consecuencia, a fin de crear nuevos antecedentes y consolidar el ejercicio de nuestra soberanía en los archipiélagos de las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR y áreas marítimas adyacentes, se considera conveniente llevar a cabo un plan de acción progresivo en función de la reacción británica consistente en:

1°) Intensificar y mantener un continuo control de las actividades pesqueras dentro de las 200 millas marinas de las Islas GEORGIAS DEL SUR, ampliándolo en toda oportunidad favorable hasta el área correspondiente a las SANDWICH DEL SUR, navegando y sobrevolando los mencionados archipiélagos siempre que resulte factible.

2°) Efectuar navegaciones de reconocimiento costero en las Islas GEORGIAS, fondeando en puertos naturales y desembarcar patrullas de exploración.

3°) Instalar una base científica y de apoyo a la navegación y faros y señales marítimas.

Los pasos 2°) y 3°) deben ser analizados conjuntamente con la Cancillería, a fin de determinar la conveniencia y oportunidad de su ejecución.

BUENOS AIRES, 3 julio de 1981.-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO "B"
JEFATURA DE INTELIGENCIA

CARLOS ALBERTO LOUGE
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

29

[illegible]

In the temporary absence of HBM Ambassador from Buenos Aires I have been instructed to raise the following matter formally with you.

We have strong evidence that an Argentine naval vessel, which we believe to have been the "Almirante Irizar", was present in Stromness Bay, South Georgia, on 23 December 1981 without having sought or obtained prior clearance which is required for naval vessels. There is also evidence that persons from the vessel effected an illegal landing at Leith Harbour. We believe that Sr Davidoff may have been on board the vessel with a view to taking an inventory of the scrap material which he is interested in purchasing, and that he may intend to go also to Grytviken. Can you offer any clarification? **

Any Argentine naval vessel intending to enter South Georgia waters (unless it is simply exercising the right of innocent passage) must seek prior authority before doing so. Argentine civilian vessels, and individuals wishing to land in South Georgia, must present themselves at Grytviken, which is the port of entry, and seek clearance there, unless they have been given prior authority to land elsewhere. Failure by Argentine vessels or personnel to observe these requirements is bound to have a negative effect on Anglo-Argentine relations and on the atmosphere for future discussions between the two countries.

I am also instructed to say that if any future attempt is made to land at Grytviken or elsewhere in South Georgia without proper authority, Her Majesty's Government reserve the right to take whatever action may be necessary. As far as Sr Davidoff is

/continued,

concerned, if he wishes to proceed with the purchase of the scrap, it is up to him to make proper arrangements to inspect and collect it, and to comply with the laws of the Falkland Islands' Dependencies.

BRITISH EMBASSY
BUENOS AIRES
6 January 1982

20

S E C R E T O   E J E M P L A R Nº 2

ANTECEDENTES HISTORICOS Y GEOGRAFICOS DE LAS ISLAS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR

JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL EMGA.

DEPARTAMENTO "B"

SECCION 3

JULIO - 1981.

I N D I C E

ISLAS SANDWICH DEL SUR

ISLAS GEORGIAS DEL SUR

ISLAS SANDWICH DEL SUR

1. Descubrimiento

A las islas situadas en el extremo sur del archipiélago, las descubrió el navegante inglés James COOK, el 31 de enero de 1775 con el buque "RESOLUTION".

La primera que avistó fue la isla BRISTOL (Isla BLANCO denominación actual); luego bautizó con los nombres de THULE y Cabo MONTAGU (Isla JORGE) a otras tierras que divisó al sur y al norte de las primeras, posteriormente vió a las islas SAUNDERS, CANDLEMAS (CANDELARIAS) y VINDICATION (VINDICACION). El archipiélago de THULE, está compuesto a su vez por las islas COOK, BELLINGHAUSEN y MORELL.
Bautizándolas con el nombre de SANDWICH en honor al Conde SANDWICH, por entonces Primer Lord del Almirantazgo.

En 1819, el navegante ruso BELLINGHAUSEN, con las Corbetas "VOSTOK" y "MIRNY" completó los descubrimientos, al reconocer las islas situadas en el extremo norte del conjunto, que las bautizó con los nombres de LESKOV, VISOKOI y ZAVODOSKI.

2. Generalidades

Las Islas SANDWICH DEL SUR se hallan situadas en el Océáno Atlántico Sur a unas 140 millas al ESTE de Tierra del Fuego y forman un arco orientado de norte a sur con una concavidad hacia el W, y que abarca entre los paralelos 56°20' y 59°28' S, y entre los meridianos 26°15' y 28°11' W, formando el límite E del Sector Antártico Argentino.

El Mar de Scotia las separa de las SHETLAND DEL SUR.
Las islas son poco conocidas; ofrecen poco refugio y aunque el tiempo pueda considerarse normal, por lo general es brumoso y el estado del mar dificulta el desembarco. Los días claros son muy escasos y espaciados. Permanentemente se observan nubes bajas que ocultan las cumbres de las montañas.

La niebla, neblina y nieve son muy comunes. Son de origen volcánico, algunas activas y la más septentrional del grupo - ZAVODOVKI - parece estar en constante erupción.

Durante el invierno las islas están completamente rodeadas de hielo flotante proveniente del Mar de Wedell, en los veranos excepcionalmente moderados, el mar está libre alrededor de todo el grupo.

La fauna marina es abundante, sobre todo los pinguinos, dameros del cabo, elefantes marinos y focas antárticas del tipo Weddell.

La vegetación se reduce a manchones aislados de musgo líquenes. Las islas ofrecen en general escasa protección y los desembarcos son prácticamente imposibles debido a que las costas son escarpadas y rocosas.

Características generales de las islas

ISLA ZAVODOVKI

Es la isla más septentrional del archipiélago, situada a los 56° 20' de Latitud Sur y 27°35' de Longitud Oeste.

Fue descubierta por el navegante ruso Tadeus BELLINGHAUSEN y denominada por él, en honor de Ivan ZAVODOVKI, Segundo Comandante de la Corbeta "VOSTOK" - buque de la expedición.

Es un cono volcánico de alrededor de 500 m. de altura, con un diámetro de 3 millas. Se halla en contínua erupción. Las emanaciones volcánicas se perciben hasta casi una milla de distancia y se componen de hidrógeno sulforoso y otros vapores que parecen venenosos. La costa occidental es escarpada, con arrecifes empinados hacia el mar, pero las costas septentrionales y del sudeste están formadas por una planicie baja que se eleva suavemente hacia la base del cono. Esta planicie, debido a la temperatura del terreno, está libre de nieve, excepto en algunos lugares cerca de la orilla, y termina bruscamente en arrecifes bajos negros, de unos 9 a 12 m.

La costa es acantilada, pero hay dos playas angostas de arena negra o lava.

ISLA VISOKOI

Se encuentra a 23 millas al SSE de la isla ZAVODOSKI, situada a los 56°42' de Latitud Sur y 27°12' de Longitud Oeste.

Fue descubierta por BELLINGHAUSEN en 1819, denominándola con el nom-

bre actual, por su apariencia conspicua.

Tiene forma ovoide con una longitud aproximada de 4,5 millas de Este a Oeste y un ancho de 3 millas, en sentido norte sur, con una altura de 900 m.

Sus costas por lo general son acantiladas con muchos glaciares que llegan al mar. Cerca de las costas hay muchas rocas.

ISLA LESKOV

Se encuentra situada a más de 30 millas al Oeste de la Isla VISOKOI, a los 56°40' de Latitud Sur y 28°10' de Longitud Oeste.

Fue descubierta en 1819 por la expedición de BELLINGHAUSEN, quien la denominó con el nombre actual en honor a un oficial del buque VOSTOK.

Es la menor y más occidental del grupo. Tiene una altura aproximada de 180 m. y su forma se asemeja a una media luna con su convexidad hacia el NE y su longitud es de unos 1.100 m. Su cima es plana y todas sus laderas son empinadas.

Sus costas son acantiladas y en el sudeste los arrecifes llegan a 60 y 70 m.

ISLA CANDELARIAS

Es la mayor del grupo de las Candelarias. Está situada en los 57° 03' de Latitud Sur y 26°40' de Longitud Oeste y a 23 millas al sudeste de la isla VISOKOI.

La otra isla del grupo es la VINDICACION, ambas separadas por el Estrecho de NELSON.

Fue descubierta por el navegante inglés James COOK en 1775, correspondiendo su nombre al santoral católico del día de su descubrimiento. El nombre actual es traducción.

Tiene forma alargada en dirección NW-SE y mide 3 millas de largo por 1 milla y media de ancho.

Posee tres elevaciones, siendo la más alta de unos 790 m. La parte norte es una planicie de la cual se elevan conos de volcanes de distintas alturas.

ISLA VINDICACION (VINDICATION)

Se encuentra situada inmediatamente al W de la Isla CANDELARIAS; a los 57°04' de Latitud Sur y 26°46' de Longitud Oeste.

Fue descubierta por el navegante inglés COOK en 1775. El nombre actual es traducción.

Tiene forma pentagonal con la base hacia el Sur, alrededor de una milla de ancho y algo más o menos de 3/4 millas de largo, orientada de Norte a Sur.

Es más o menos uniformemente alta y prácticamente inaccesible; aún en el caso de desembarcar, es imposible internarse en la isla, pues los acantilados son a pique de casi 80 m. e insalvables.

ISLA SAUNDERS

Se encuentra a unas 41 millas al Sur de la Isla CANDELARIAS; a los 57°41' de Latitud Sur y 26°27' de Longitud Oeste.

Fue descubierta por James COOK en 1775, quien la denominó en honor de Sir Charles Saunders, Primer Lord del Almirantazgo.

Su forma se asemeja a una media luna y es una de las islas más grandes del grupo Sandwich; su mayor longitud es de 5½ millas y su ancho algo superior a 3 millas, siendo su perímetro de 17 millas.

En el centro de la Isla se destaca el Monte Michael, un cono cubierto de hielo, de 800 m. de altura y de gran actividad volcánica. El extremo sudeste es un promontorio, con colinas excentas de toda vegetación, 200 a 250 m., en las que pueden verse cráteres de volcanes extinguidos.

ISLA JORGE (MONTAGU)

Es la mayor de las islas del grupo de las Sandwich del Sur; situada en los 58°25' de Latitud Sur y 26°22' de Longitud Oeste.

Fue descubierta y denominada por la expedición de COOK en 1775, en honor del Cuarto Conde de Sandwich. El nombre actual impuesto en 1956 recuerda al Coronel Nicolás JORGE, militar argentino de origen griego que tomó parte en la guerra de la independencia como oficial de nuestra Armada.

Tiene forma aproximadamente trapezoidal, con su mayor longitud de

9 millas en dirección NW-SE y un ancho promedio de 5 millas. Es en general alta, escarpada e inaccesible y se halla cubierta de hielo, salvo en algunos lugares en que aflora la roca.

ISLA BLANCO (BRISTOL)

Situada a 32 millas al Sur de la Isla JORGE; a los 59°02' de Latitud Sur y 26°31' de Longitud Oeste.

Fue descubierta por la expedición de COOK en 1775 y denominada BRISTOL en honor de una ilustre familia británica. En 1956 se le impuso el nombre actual, en homenaje al Coronel Carlos María BLANCO, militar argentino que tomó parte en la Guerra del Paraguay y tuvo activa participación en el período de la organización nacional.

La isla tiene forma rectangular con cuatro millas y media de NE a SW y dos millas y media de ancho; es totalmente montañosa y está cubierta de nieve e hielos glaciares. Sus costas son acantiladas y no existen playas.

THULE DEL SUR (archipiélago)

Está formada por tres islas, orientada de Este a Oeste, que se encuentran a unas 27 millas al Sudoeste de la Isla BLANCO y a unas 185 millas al Sur de la Isla ZAVODOVKI; constituyen el extremo Sur del arco tectónico formado por las Islas SANDWICH DEL SUR, a los 59°26' de Latitud Sur y 27°12' de Longitud Oeste.

Fueron descubiertas en 1775 por la expedición de COOK. El archipiélago está integrado por tres islas distribuídas de E a W formando un ligero arco convexo hacia el sur, denominadas BELLINGHAUSEN, COOK y MORREL.

La Isla BELLINGHAUSEN, situada en los 59°25' de Latitud Sur y 26° 58' de Longitud Oeste. Es la más oriental y pequeña, separada de la Isla COOK por el Canal Maurice.

Tiene un cono volcánico de una altura de 160 m. Sus costas son inaccesibles y hay una cierta actividad volcánica.

La Isla COOK se encuentra en los 59°27' de Latitud Sur y 27°10' de Longitud Oeste.

Es la más grande del grupo. Tiene tres picos cubiertos de hielo, siendo el Monte Harmer de 1100 m. el más alto de las Sandwich.

Las costas son escarpadas, alternando los ventisqueros que caen sobre los altos y accidentados arrecifes con aquellos que bajan directamente al mar.

ISLA MORREL (THULE)

Ubicada a los 62°22' de Latitud Sur y 59°47' de Longitud Oeste. Es la isla más occidental del grupo y está enteramente cubierta de hielo.

Su mayor elevación es el Monte Larsen de 680 m. En la parte Sudoeste, el terreno es llano y baja hacia el Sur, terminando en Punta Hewinson. Entre este punto y Punta Herd, alrededor de una milla al Oeste, se encuentra la Bahía Ferguson, que presenta el mejor fondeadero en el grupo de las Sandwich.

3. Presencia argentina en las Islas.

Desde 1950, buques de la Armada Nacional han efectuado trabajos de relevamiento cartográficos, oceanográficos, magnetismo, toponimia y observaciones de flora y fauna en dichas islas. En las islas ZAVODOVKI y MORRELL se instalaron balizas.

En 1955, el Rompehielos ARA "SAN MARTIN" erigió un refugio en la Isla MORRELL que ocupo durante dos meses personal argentino, que recibió el nombre de "TENIENTE ESQUIVEL", y que tuvo que ser evacuado, por haber entrado en erupción un volcán de una isla vecina. Paralelamente funcionó una estación de radio que se comunicó con radioaficionados de casi todo el mundo. La característica de los tres radio operadores que trabajaron fueron: LU 2 ZY; LU 3 ZY y LU4 ZY.

Desde el verano 1976/77, la presencia argentina en las islas es permanente durante todo el año. En esa temporada la Armada Nacional estableció la Base Subántártica "CORBETA URUGUAY".

ISLAS GEORGIAS DEL SUR

1. Descubrimiento

De los navegantes que se adjudicaron el descubrimiento de las islas GEORGIAS DEL SUR, el más serio y veraz es el llevado a cabo por Henriques de CORMER, natural de Saint Meló, piloto del mercante español,

"LEON", que la descubrió el día 29 de junio de 1756.

La isla fue bautizada SAN PEDRO por ser el día de San Pedro, según santoral católico.

En los archivos del Museo Naval de Madrid, existe un documento en el cual el piloto del LEON, hace una descripción del descubrimiento, que coincide en su totalidad con el relato de uno de los pasajeros de la nave, Duclos GUYOT, en el cual explica que el 29 de junio a las 7 de la mañana, divisaron una isla muy grande de 20 a 25 leguas, que practicamente tuvieron 3 días para recorrerla. La Latitud que hace mención es de 54° y algunos minutos y la Longitud casi concuerda con la parte media de la isla.

Posteriormente la isla fue visitada por el navegante inglés James COOK en 1775, pero reconoció que su descubrimiento era obra de los españoles del navío LEON. No obstante desembarcó en ella y tomó posesión en nombre del Rey Jorge, denominándolas en su honor con el nombre que hoy tienen.

ISLAS GEORGIAS DEL SUR

Ubicación geográfica

Las islas GEORGIAS DEL SUR se hallan ubicadas en el Océano Atlántico Sur entre los meridianos 35°30' y 38°30' de Longitud O y los paralelos 54° y 55° de Latitud S. Aproximadamente están situadas a unas 1000 millas al E. del Cabo de Hornos y a unas 2500 millas del Cabo de Buena Esperanza.

Constituyen conjuntamente con las Islas SANDWICH y ORCADAS DEL SUR, tres eslabones del arco tectónico denominado ARCO ARGENTINO, que partiendo del vértice patagónico argentino llega hasta la Tierra de San Martín.

Encierran por el NE al Mar de Escocia cuyas aguas se unen con las del Pasaje Drake en el meridiano 55° O.

Distancia de GRYTVIKEN a:

Montevideo:	1430 millas
Buenos Aires:	1544 "
Mar del Plata:	1310 "
Puerto Belgrano:	1418 "
Puerto Madryn	

Puerto Madryn:	1330 millas
C. Rivadavia:	1314 "
Puerto Deseado:	1210 "
Río Gallegos:	1236 "
Usuhaia:	1127 "
Punta Arenas:	1286 "
Puerto Stanley:	804 "

Características salientes, ciudades, puertos, comercio, industria, etc. de las Islas.

El archipiélago está integrado principalmente por una isla grande, alargada y convexa hacia el NE denominada SAN PEDRO, rodeada por otras islas comparativamente muy pequeñas.

La Isla SAN PEDRO se extiende unas 100 millas de NO al SE; su ancho máximo es de 20 millas y su superficie aproximada alcanza a 4000 km2.

Es montañosa con muchos ventisqueros y aspecto general árido. Solamente las colinas bajas de la costa NE se ven en verano libres de nieve y cubiertas de musgo y pastos duros, que la tiñen de un colorido claro.

Debido a los vientos dominantes, la nieve y el hielo se acumulan en el lado SO de la isla donde a 300 m. de altura ya se hallan nieves perpetuas.

La costa norte ofrece varias bahías profundas que a veces reducen el ancho de la isla a istmos angostos. El clima es frío y húmedo.

La isla no tiene ciudades. La población durante el auge de la caza de la ballena, se agrupaba en las factorías costeras situadas en GRYTVIKEN LEITH HARBOUR, STROMNESS, HUSVIL GODTHUL y PRINCE OLAF HARBOUR. Con el advenimiento de las factorías flotantes y el exterminio a que fue sometida la especie, languidecieron las actividades hasta practicamente desaparecer. Actualmente ha cesado toda producción en las islas.

Orografía

1. Alturas salientes

Ocupa el centro de la isla la cadena ALLARDYCE de una extensión de 20 millas y orientada hacia el NO. El promedio de alturas de sus picos sobrepasa los 600 m. y en sus valles los 180 m.

En el centro de la cadena, se alza el Monte PAGET de 2800 m., 5 mi-

llas al NO, el Pan de Azúcar de 2225 m. y a 7 millas de éste, se alzan los Tres Hermanos. Al SE la cadena montañosa Salvesen tiene picos de hasta 650 m.

2. Superficies planas

En las islas no existen grandes extensiones planas.

A nivel del mar la tierra permanece cubierta de nieve durante más de seis meses al año y la vegetación, en su mayor parte hierbas, se limita a algunos sectores reducidos a lo largo de la costa. Las colinas bajas están desnudas de vegetación y las altas desprenden mantos de hielo o nieve que se precipitan hacia abajo. Numerosos glaciares descienden hasta el mar. Abundan las zonas rocosas.

3. Conformación de las costas, acantilados, bahías, estrechos, penínsulas.

Como ya se dijo, la costa norte tiene bahías profundas que offecen puertos, pero pueden/ no ser aptas para el refugio de buques por los grandes trozos de hielo que se desprenden de los acantilados y salen flotando hacia el mar.

En dicha costa se ven sectores aislados cubiertos de hierbas o pastos alternados con colinas desnudas de color marrón claro.

La costa SO de la isla tiene el mar permanentemente congelado.

Hidrografía

1. Ríos y arroyos, tipo y caudal

El deshielo produce corrientes de agua y cascadas cuyo relevamiento no se conoce.

En la época de auge de la industria ballenera el agua obtenida por las estaciones era suficiente para los consumos industriales y humanos.

En GRYTVIKEN, hay un lago artificial que alimenta una usina hidroeléctrica de 380KW. El depósito de agua, un pequeño dique alimenta a otra usina hidroeléctrica de 149 KW. LEITH, STROMNES y HUSVIK no tienen una fuerza hidroeléctrica.

Conocimiento climatológico

1. Vientos

Más del 50% de los vientos soplan del cuadrante comprendido entre el

Norte y el Oeste. Las calmas son comunes en todos los meses.

La velocidad promedio del viento es de 4 a 5 nudos, siendo un poco más fuerte en los meses de verano. Los vientos de fuerza temporal son frecuentes pero de poca duración. El relativo bajo promedio de velocidad del viento es debido al cómputo de las calmas.

Los vientos que soplan de la montaña son de gran violencia y su dirección depende de la topografía de la zona.

2. Lluvias

La precipitación anual es de 1345 mm., estando comprendida la estación húmeda entre marzo y agosto. Dicha precipitación está distribuída entre un gran número de días (200 anuales).

3. Nieves o granizo

Apenas iniciado el invierno, la tierra se cubre con un manto de nieve profundo.

4. Temperaturas

Las observaciones en GRYTVIKEN muestran una temperatura media anual de 2°,2 C con un promedio de 6°,1 C en febrero y un promedio en julio de -2°,2 C. Las temperaturas extremas alcanzan a 28°,9 C en marzo hasta-19°,4 en agosto.

Por efecto del calentamiento que sufren los vientos al cruzar la cadena montañosa, la zona Norte de la isla tiene temperatura más templadas y cielo más claro.

5. Nieblas

Las nieblas ocurren principalmente entre diciembre y mayo; siendo al Norte de la isla, menor el porcentaje que al Sur.

El promedio anual de nieblas en GRYTVIKEN es de 28,4 días, puede no ser representativo del área considerada por las influencias locales.

Forestación y vegetación

1. Tipo, natural o artificial

Abundan los manchones de musgos de diferentes tipos, la mitad de los cuales son originarios de dichas islas.

En las zonas más templadas se observa el crecimiento de hasta veinte especies de pastos duros y otras plantas con flores. No hay árboles.

2. Zonas de cultivos y pastoreos

No hay cultivos a excepción de los experimentales que pudiera realizar la estación científica del BRISTISH ANTARTIC SURVEY. No hay zonas de pastoreos.

Conocimiento de la infraestructura

1. Portuaria

1. Puerto LEITH: Se halla en el rincón NO de la Bahía STROMNESS sobre la costa O. Hay varios edificios, depósitos y dos muelles de una antigua compañía ballenera. El primer muelle consiste en dos diques de alba de 15 ms. cada uno con profundidades de 7.6 m. (25 piés) a su costado. Tiene instalaciones para toma de agua y combustible. El otro muelle tiene 25 mts. de largo y servía para el aprovisionamiento de los balleneros.

   Hay además un pequeño varadero.

2. Puerto STROMNESS: Dentro de la bahía homónima, se abre entre Punta Puerto y Punta Tonsborg. Hay un muelle empleado antiguamente para las faenas de carga y descarga y otro más pequeño que estuvo destinado al aprovisionamiento de carbón.

3. Puerto HUSVIK: Ubicado en el ángulo SO de la bahía Stromness. Sobre la costa O se halla otra estación ballenera inactiva que cuenta con las siguientes instalaciones a cargo de dos cuidadores. Un muelle de 120 m. de largo, con una profundidad de 9,10 m. (5 brazas).

   Un pequeños espigón para lanchas, situado a 50 m. al Sur del anterior. Varadero para buques medianos. Talleres. Tomas de agua y petróleo. Estación radio telegráfica y hospital.

4. Puerto PRINCIPE OLAF: Se abre en la boca Sur de la bahía COOK. Se encuentra desmantelado y abandonados los edificios, tanques, playas para desollar ballenas y muelles de una antigua factoría. En la costa Sur, se halla el muelle principal.

5. Puerto GRYTVIKEN: Es otra factoría inactiva a cargo de dos cuidadores. Fue la población más importante de las GEORGIAS DEL SUR. Cuenta con varios edificios y equipo industrial completo: Grupo de calderas para proveer energía a la planta industrial, secadores, depósitos,

almaceñes talleres, etc.

Hay una usina hidroeléctrica que aprovecha un salto de agua de un lago distante 1.000 m. Existe un pequeño hospital y una estación R.T.

Cuenta con un muelle que tiene una profundidad de 7,3 m. (24 pies) Puede contar con luz eléctrica y hay tomas de agua y petróleo.Las cargas se transportan con tractores. Existe otro muelle más viejo que era usado por los balleneros en su aprovisionamiento.

<u>Puerto ESPERANZA</u> (King Edward Cove)

En Punta Esperanza (King Edward Point) está la cede del Oficial Administrativo y Magistrado y otros edificios públicos que antiguamente alojaban los empleados del gobierno. Actualmente al cesar toda producción en las islas, el gobierno británico decidio traspasar la administración de las islas al BRITISH ANTARCTIC SURVEY (BAS).

Desde 1949, existe una estadión meteorológica que opera como base "M".

Actualmente la estación meteorológica es una estación científica subantártica, que funciona en los edificios de la antigua administración colonial.

Cuenta con una usina, depósito de combustible, estación de radio y cobertizo para una lancha. Su dotación es de 12 hombres. Tiene un muelle de madera para buques hasta de 90 m. de eslora que es utilizado por los buques del BAS.

2. <u>Aérea y terrestre</u>

Carece de infraestructura aérea.

No hay carreteras ni ferrocarriles.

3. <u>Agua</u> (GRYTVIKEN)

El agua corriente es suministrada a las instalaciones de la factoria desde un la go artificial ubicado al NO de la factoría y distante unos 800 m. A dicho lago que está a una altura de 200 m.sobre el nivel del mar, se le ha construído una represa de 3 m. de largo por 20 m. de alto.

4. <u>Base Subántartica</u>

<u>Base "M"</u> (King Edward Point): Estación científica dependiente del BAS con una dotación de 12 hombres entre científicos y personal de de servicio.

La estación está compuesta por unos ocho edificios construídos en madera con techo a dos aguas, de chapa metálica.

Las instalaciones de las antiguas factorías actualmente se encuentran en un estado lamentable y además inactivas.

Además durante el verano funciona otra estación en la Isla de los Pájaros.

5. <u>Actividades marítimas</u>.

Durante el verano, los buques del BAS proveen relevos, abastecimientos, transportes y correspondencia para la base "M" e Isla de los Pájaros.

GRYTIVIKEN es visitada con frecuencia por los buques de investigación soviéticos y pesqueros polacos que operan en la zona antártica.

3. <u>PRESENCIA ARG ENTINA EN LAS ISLAS</u>

La presencia argentina en las islas se manifiesta a partir de 1904 hasta 1954. Cuando en esa fecha la Compañia Argentina de Pesca se establece en GRYTVIKEN. Las islas estaban totalmente despobladas y si bien había indicios de haber sido visitadas por cazadores de ballenas o pescadores, nunca se tuvo conocimiento que haya habido una población estable.

Los hechos más salientes de la presencia argentina son:

- En 1904, la Compañia Argentinade Pesca S.A., fundada en Buenos Aires por iniciativa del Capitán noruego LARSEN, con capitales argentinos y que operó bajo leyes argentinas, se instaló en GRYTVIKEN con una factoría ballenera.

  La empresa desarrolló sus actividades hasta 1954, fecha en que todas sus instalaciones fueron transferidas a la compañia británica "ALBION STAR", con sede en Londres.

- En 1905, el buque de la Armada Nacional "GUARDIA NACIONAL" arribó a GRYTVIKEN con un cargamento de carbón y transportando los materiales e instrumentos necesarios para la instalación de una oficina meteorológica. Esta oficina fue instalada por la Cia. Argentina de Pesca y autorizada por el gobierno nacional a través del Ministerio de Agricultura. La oficina operó desde el 1° de enero de 1906 hasta el año 1950, fecha en que fue desmantelada y el personal relevado, por las autoridades británicas.
- Posteriormente, en 1909,1911,1915,1918,1923 y 1924 las islas fueron visitadas por la Corbeta "URUGUAY", cuando realizaba los relevos en ORCADAS DEL SUR.

4. INTERVENCION INGLESA

La actividad comercial como consecuencia de la caza de la ballena, de lobos y pesca en general, se fue intensificando en grado tal, que la zona delimitada por las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y Shetland del Sur, fuera frecuentada por verdaderas flotas balleneras y que diera motivo a la instalación de factorías en Georgias, donde se procedía a faenar los cetáceos e industrializar los subproductos.

Esta actividad comercial y sus posibilidades económicas, hizo que el gobierno inglés, pusiera de manifiesto su interés por las Islas Georgias y Sandwich del Sur en 1906, imponiendo su poder marítimo y haciendo valer a la vez sus pretendidos derechos de descubrimiento y obligando que todo el mundo que va a la zona por actividades pesqueras, le pague deredhos e impuestos.

Dos años después, en 1908, en declaración unilateral por Carta Patente sancionada el 21 de julio del mismo año, asigna el carácter de "Dependencias de la Colonia de las Islas Malvinas" a la parte de sus dominios situados en el Océano Atlántico Sur, al sur del paralelo 50° y entre los 20° y 80° de Longitud Oeste y que comprendan las Islas Georgias del Sur, Orcadas del Sur, Shetland del sur,

Islas Sandwich y el territorio conocido como Tierra de Graham.
En el sector demarcado caía parte de la patagonia argentina y una provincia chilena.
Ante la protesta de los gobiernos de Argentina y Chile, el 28 de marzo de 1917 el Rey sancionó una nueva Carta Patente, fundamentada en que se habían presentado dudas con respecto a los límites fijados por la Carta Patente de 1908. En ella se precisa que las "Dependencias de las Islas Malvinas" incluyen todas las islas y territorios comprendidos entre los 20° y 50° de Longitud Oeste y que están situados al sur del paralelo 50° de Latitud Sur, y todas la islas y territorios comprendidos entre los 50° y 80° de Longitud Oeste situados al sur del paralelo 58°.
El 26 de febrero de 1962, el gobierno británico dió a conocer una Orden sobre el Territorio Antártico Británico, por la que a partir del 3 de marzo de ese mismo año, la parte de las Dependencias de las Islas Malvinas situadas al sur del paralelo 60° y entre los meridianos 20° y 80° fue convertida en una colonia separada, a la que se le dió el nombre de "TERRITORIO ANTARTICO BRITANICO".
En 1906 fue enviado a Georgias un magistrado inglés residente y à partir de esa fecha, hay una administración permanente en ese grupo de islas.

5. <u>RECLAMACIONES ARGENTINAS</u>

El gobierno argentino formuló reclamaciones territoriales al gobierno inglés en 1925 por las Orcadas del Sur, en 1927 por las Georgias del Sur y Orcadas del Sur y a principios de 1937 por todos los territorios de las dependencias de las Islas Malvinas.
En un aviso de reclamación depositado en enero de 1942 en la Isla Decepción (Shetland del Sur), y en una nota dirigida al Gobierno del Reino Unido el 15 de febrero de 1953, la República Argentina definió sus pretensiones sobre la región al sur de los 60° de Latitud Sur, englobando todos los territorios antárticos y sus dependencias situada entre los 25° y los 68°34' de Longitud.

Este límite occidental fue extendido más tarde, por decreto del 2 de septiembre de 1946, a los 74° de Longitud Oeste.
Luego de la aprobación de la Resolución 2065 en las NACIONES UNIDAS, el 16 de diciembre de 1965, con motivo de las controversias existentes entre nuestro país y el Reino Unido, se iniciaron las conversaciones bilaterales por la posesión del archipiélago de las Malvinas, entre ambos países pero sin hacer mención a las islas que forman parte de sus dependencias.
Esta aparente exclusión de Georgias del Sur y Sandwich del Sur en las conversaciones bilaterales, fue concebida por nuestra Cancillería, para no interferir en el tema que era prioritario, es decir, lograr los avances significativos en el reconocimiento de nuestros derechos soberanos en las Islas Malvinas, y luego sí, manifestar nuestro interés en tratar el tema de las islas mencionadas.
En 1976 cuando los británicos comenzaron a pensar en la cooperación económica con nuestro país en el Atlántico Occidental, se tuvo la certeza de que no pasaría mucho tiempo sin que el tema Georgias y Sandwich fuese incorporado en las tratativas. En efecto, la inclusión de estos dos archipiélagos como tema de conversación tuvo su punto de partida en la propuesta que el Ministro ROWLANDS hizo cuando visitó Buenos Aires en febrero de 1977, la que contemplaba dos temas concretos:

1. Soberanía: obtener mediante acuerdo solución definitiva sobre Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, incluyendo los espacios marítimos y submarinos.
2. Cooperación económica: Paralelamente negociar sobre cooperación económica en el Atlántico Sur-occidental.

Esta propuesta fue tratada en abril de 1977 por primera vez y continúa vigente en las conversaciones posteriores.
En virtud a las reglas impuestas por los británicos a las naves pesqueras y a las instalaciones en tierra, la Compañía Argentina de Pesca, a pesar de estar operando bajo leyes argentinas, en 1906 suscribió un convenio de arrendamiento anual por el uso del puerto y terrenos que utilizaba en Grytviken.

El documento que llevaba la firma del Gobernador de Malvinas ALLARDYCE en representación de la Corona, estipulaba el pago de 250 libras anuales y por un plazo de 21 años. Las obligaciones de la Cia iban creciendo en cada renovación, tan es así que en un momento dado, además del pago de locación, pagó una tasa extra por barril de aceite elaborado.

Es interesante destacar y que pone en evidencia la falacia de la soberanía británica en las Islas Georgias y Sandwich del Sur, es el relato del manager o administrador del primer buque factoría noruego "ADMIRALEN" que el 13 de diciembre de 1905 arribó a Puerto Stanley con intención de llenar un requisito indispensable para efectuar pesca desde las afueras de Malvinas hasta los mares australes que bañan el archipiélago de las Shetland. El Gobernador de Malvinas W.L.ALLARDYCE - que suscribió el documento de arriendo con la Cía. Argentina de Pesca en 1906 - que recibió al buque en el puerto, se sorprendió ante tal pedido, manifestando verbalmente que no siendo posesiones inglesas ni aquellas remotas islas ni tampoco las otras más cercanas, bien podía capturar todas las ballenas que quisiese, sin pedir permiso ni pagar tasa alguna, excepto en las aguas que circundaban Malvinas.

Hasta la fecha en que se instala en Grytviken la Cía Argentina de Pesca y la oficina meteorológica 1904/1905, respectivamente, ningún estado se había adjudicado sus derechos de soberanía, ni anunciado su anexión con anterioridad.

6. <u>ASPECTOS JURIDICCIONALES DE LA R.ARGENTINA</u>.

En lo referente al aspecto juridiccional de la R. Argentina, las islas pertenecen al actual territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántaco Sur.

Este territorio nacional de la R. Argentina está formado por la parte oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego, el Sector Antártico del Atlántico Sur representada por: Islas Malvinas,

Sandwich, Georgias y Orcadas.

La superficie total de este territorio según el Instituto Geográfico Militar es de 1.268.195 km2.

A N E X O 1

LETRAS PATENTE BRITANICAS DE 1908 y 1917 CREANDO LAS DEPENDENCIAS DE LAS ISLAS MALVINAS

Letras Patente del 21 de julio de 1908

Letras Patente Británicas nombrando al Gobernador de la Colonia de las Islas Malvinas, Gobernador de Georgia del Sur, las Islas Orcadas del Sur, las Shetland del Sur, las Sandwich del Sur y la Tierra de Graham, y proveyendo para el Gobierno de las mismas como Dependencias de la Colonia. - Westminster, 21 de julio de 1908.

Eduardo Séptimo, por Gracia de Dios, del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y de los Dominios Británicos Allende los Mares Rey, Defensor de la Fe, Emperador de la India: A cuantos estas Escrituras incumben, Salud.

Por cuanto el grupo de islas conocidas como Georgia del Sur, las Islas Orcadas del Sur, las Shetland del Sur, y las Sandwich, y el territorio conocido como Tierra de Graham, situados en el Océano Atlántico Sur al sur del paralelo 50º de latitud sur, comprendidos entre los 20º y 80º de longitud Oeste, forman parte de Nuestros Dominios, y es prudente proveer lo necesario para su gobierno como Dependencias de Nuestra Colonia de las Islas Malvinas:

1.- Por la presente declaramos que desde y después de la publicación de ésta nuestra Letras Patente, en la Gaceta gubernamental de nuestra Colonia de las Islas Malvinas, el mencionado grupo de islas conocido como Islas Georgia del Sur, Orcadas del Sur, Shetland del Sur y Sandwich, y el mencionado territorio de la Tierra de Graham serán Dependencias de nuestra mencionada Colonia de las Islas Malvinas.

2.- Y por la presente declaramos además que desde y después de dicha publicación el Gobernador y Comandante en Jefe de nuestra Colonia de las Islas Malvinas por el momento (desde aquí en adelante a llamarse Gobernador) será Gobernador de las Islas Georgia del Sur, Shetland del Sur, Orcadas del Sur, y Sandwich y del Territorio de la Tierra de Graham (todas las cuales se llaman de aquí en adelante las Dependencias); y por la presente lo investimos de todos los poderes de gobierno y legislación en y sobre las Dependencias, que de tiempo en tiempo se otorgan a nuestro mencionado Gobernador en y sobre nuestra Colonia de las Islas Malvinas sujeto, empero, a cualquier instrucción que de tanto en tanto pueda impartirse bajo nuestra Firma Manuscrita y Sello, o por intermedio de una de nuestras Principales Secretarías de Estado, y a las leyes que están o estarán a partir de ahora en vigor en las mencionadas Dependencias.

3.- En caso de fallecimiento o incapacidad del Gobernador, o en caso de su ausencia de nuestra Colonia de las Islas Malvinas de otro modo que con el propósito de visitar las Dependencias, el funcionario que por el momento administre el gobier-

no de nuestra mencionada colonia será Gobernador interino de las Dependencias.

4.- Habrá un Concejo Ejecutivo para las Dependencias, y el citado Concejo Ejecutivo consistirá en las personas que de tiempo en tiempo constituyen el Concejo Ejecutivo de nuestra Colonia de las Islas Malvinas; y el citado Concejo ejercerá las mismas funciones respecto a todos los asuntos que surjan en conexión con las Dependencias que ejerce el Concejo Ejecutivo de nuestra Colonia de las Islas Malvinas respecto a los asuntos que surjan en conexión con nuestra citada colonia.

5. Será, y se estimará que siempre ha sido, de competencia del Gobernador, por y con el asesoramiento y consentimiento del Concejo Legislativo de nuestra Colonia de las Islas Malvinas, hacer leyes para la paz, orden y buen gobierno de las Dependencias.

6.- El Gobernador está, y se estimará que siempre ha estado, autorizado y facultado para hacer y ejecutar, en nuestro nombre y en nuestro interés, concesiones y disposiciones de cualquier tierra que nosotros podemos conceder o de las cuales podamos disponer dentro de las Dependencias, ya sea de conformidad con instrucciones que lleven nuestra Firma Manuscrita y Sello, o por intermedio de una de nuestras Principales Secretarías de Estado, o de conformidad con las leyes que de tanto en tanto estén en vigencia en las Dependencias.

7.- Por la presente reservamos, para nosotros, nuestros herederos y sucesores, plenos poderes y autoridad para revocar, alterar o enmendar de tanto en tanto ésta nuestra Letras Patente a nuestra o su conveniencia.

8.- El Gobernador hará que se publiquen ésta nuestra Letras Patente en la Gaceta gubernamental de nuestra Colonia de las Islas Malvinas, y a partir de entonces las mismas entrarán en vigor.

En testimonio de lo cual hemos dispuesto que estas Letras sean Patente. En Westminster, este día 21 de julio, en el año octavo de nuestro reinado.

Por autorización bajo firma
del Soberano,

(Firmado)

Nairn Mackenzie.

A N E X O 2.

Letras Patente del 28 de marzo de 1917

Letras Patente aprobada con el Gran Sello del Reino Unido, proveyendo la Definición y Administración de ciertas Islas y Territorios como Dependencias de la Colonia de las Islas Malvinas. (Fechado 28 de marzo de 1917).

Jorge Quinto, por la Gracia de Dios del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y de los Dominios Británicos Allende los Mares, Rey, Defensor de la Fe, Emperador de la India: A cuantos estas Escrituras incumben. Salud.

Por cuanto han surgido dudas respecto a los límites de los grupos de islas conocidas como Georgia del Sur, las Orcadas del Sur, las Shetland del Sur, y las Sandwich, y el territorio de la Tierra de Graham; y por cuanto es prudente proveer lo necesario para el gobierno, no solamente de estas islas y territorios sino también de algunas otras de Nuestras islas y territorios adyacentes a las mismas como Dependencias de Nuestra Colonia de las Islas Malvinas:

1.- Por la presente declaramos que desde y después de la publicación de ésta Nuestra Letras Patente en la Gaceta Gubernamental de Nuestra Colonia de las Islas Malvinas, se estimará que las Dependencias de Nuestra citada Colonia incluyen y han incluído todas las islas y territorios comprendidos entre el 20º grado de longitud Oeste y el 50º grado de longitud Oeste que están situados al sur del paralelo 50º de latitud Sur; y todas las islas y territorios comprendidos entre el 50º grado de longitud Oeste y el 80º grado de longitud Oeste que estén situados al sur del paralelo 58º de latitud Sur.

2.- Y por la presente Investimos al Gobernador y Comandante en Jefe de Nuestra Colonia de las Islas Malvinas de todos los poderes y autoridad en y sobre la citada Colonia ejercidos por él sobre las Dependencias en virtud de cierta Letras Patente fechadas en Westminster el Vigésimo primer día de julio de 1908.

3.- Por la presente reservamos para Nosotros, Nuestros herederos y sucesores, plenos poderes y autoridad para revocar, alterar o enmendar de tanto en tanto ésta Nuestra Letras Patente a Nuestra o su conveniencia.

4.- El Gobernador hará que ésta Nuestra Letras Patente se publiquen en la Gaceta Gubernamental de Nuestra Colonia de las Islas Malvinas, y a partir de entonces las mismas entrarán en vigor.

En testimonio de lo cual hemos dispuesto que esta Letras sea Patente. En Westminster, el vigésimo octavo día de Marzo en el Séptimo Año de Nuestro Reinado.

Por Mandato bajo la Firma Manuscrita del Rey,

(Firmado) SCHUSTER.

[illegible]

ANEXO 3

ANTECEDENTES: **OFICINA METEOROLOGICA**

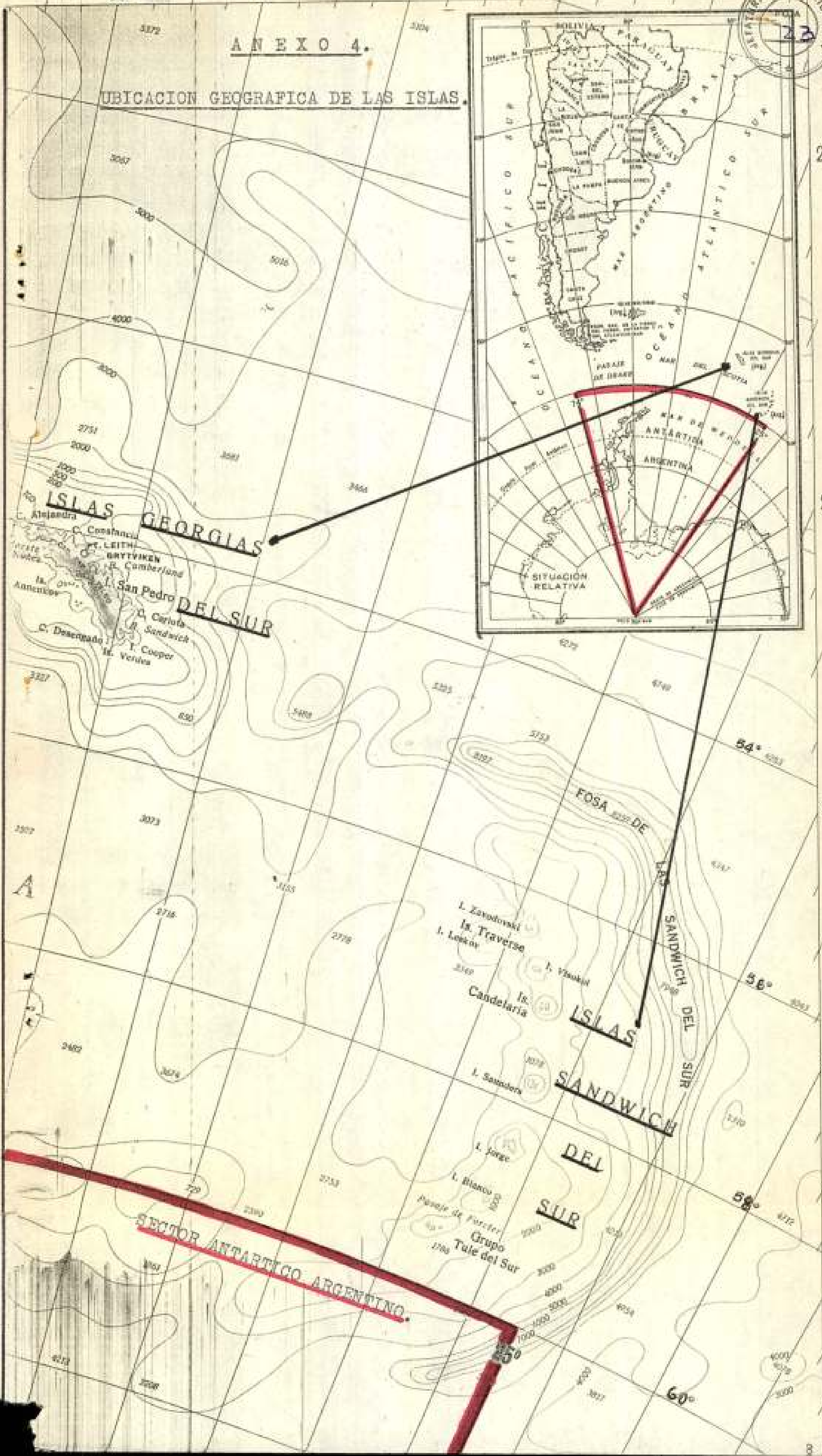
La Compañia Argentina de Pesca, con ser una entidad estrictamente privada, además de exaltar con énfasis los patrioticos fines que perseguía creando una industria de marcado interés nacional, tambien quiso aparecer prestando su colaboración al gobierno, para lo cual en sus avisos publicitarios, se había comprometido ante la opinión pública, a montar una estación meteorológica en Georgias, cuyo sostenimiento correría a cargo de ella. El Ministerio de Agricultura autorizó la instalación de la misma con carácter oficial, y proveyó el instrumental necesario; empezó a funcionar el 1º de enero de 1905, cuando el señor Eric Nordenhaag asentó en su libro las primeras observaciones atmosféricas. Las observaciones se practicaban tres veces por día, y una vez recopiladas, eran remitidas periodicamente a Buenos Aires, aprovechando los viajes de los buques de la Compañía. Aquellas observaciones se fueron acumulando sin interrupción hasta 1950, fecha en que cesó la actividad de la referida estación.

El local cedido por la compañía para uso de la oficina, lo constituyó una modesta construcción en una loma, en la boca de la caleta en un lugar apartado de los edificios fabriles. Sobre la puerta de entrada lucía el emblema de la repartición, con la leyenda "Oficina Meteorológica Argentina", orlando el escudo nacional de la chapa. En las vecindades, sobre la Punta Rey Eduardo, fue plantado un mástil a guisa de asta, donde era hizado el pabellón celeste y blanco. Tiempo después se armó cerca del paraje, una baliza de luz blanca a destellos.

En 1950 el gobierno inglés se incautó de sus instalaciones, relevando al encargado que prestaba servicios en la misma. El instrumental fue retirado y remitido a Montevideo en el vapor "ERNESTO TORNQUIST", consignado a la Compañía Argentino de Pesca, que a su vez lo puso en Buenos Aires a disposición del Ministerio de Asuntos Técnicos.

ANEXO 4.

UBICACION GEOGRAFICA DE LAS ISLAS.



ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

Existe carta especial del Servicio de Hidrografía referente a este Archipiélago.

Georgias del Sur es un archipiélago muy especial, en realidad es una gran isla, rodeada de dos o tres mucho más pequeñas, y varios islotes. Tiene 3.850 kilómetros y una forma alargada y curvada, siendo su dimensión mayor, que corre de noreste a sudeste, de 95 millas (175 kilómetros). Es una isla grande, mucho mayor que el Ducado de Luxemburgo, que sólo alcanza a 2.586 km2.

La isla mayor lleva de nombre San Pedro, desde que fue avistada y reconocida en 1756 por el navío mercante español "El León". Antes que el León habrían avistado la isla San Pedro dos navegantes, en descubrimientos que son impugnados por varios historiadores. El primero habría sido el famoso florentino Américo Vespucio. Ya sabemos cuanta tinta ha corrido sobre su famoso viaje de 1501, las famosas Letteras y las polémicas sobre si descubrió o no el Río de la Plata, la costa patagónica e inclusive, según modernas y aventuradas interpretaciones, las islas Malvinas.

Después de los últimos trabajos del Vicealmirante don Ernesto Basílico y del capitán de corbeta don Roberto Barreiro, estimamos que han sufrido rudo golpe las teorías del erudito doctor Roberto Levillier y mucho más las de algunos de sus seguidores no tan eruditos.

También polemizado pero con mas visos de verosimilitud, es el descubrimiento de la isla San Pedro, por el marino mercante inglés, de ascendencia francesa, Antonio de la Roche, en 1675. El relato de este descubrimiento es confuso y sitúa a la isla en una latitud casi de 10 grados al norte. Ya sabemos que la latitud se

podía observar con exactitud de alrededor de medio grado, en esa época. Algunos autores ingleses opinan que de la Roche descubrió la isla Beauchesne.

El tercer (?) descubrimiento de las Georgias se debió al navío mercante español León. Ocurrió el 28 de junio de 1756 a las 0800 hs.

Existen dos relatos al respecto, el del viajero francés Señor Ducloz Guyot, que viajaba en el León y el del piloto de la nave Henrique Cormes. Ambos coinciden y describen exactamente a la isla. En consecuencia este descubrimiento no puede discutirse y está ampliamente probado.

En 1775 la isla fue visitada por el famoso navegante inglés James Cook, quien la avistó el 14 de enero, pero en sus escritos reconoce que antes había sido avistada por El León. No obstante Cook tomó posesión del Archipiélago a nombre de S.M. Británica el 17 de enero de 1775.

En 1790 visitan la isla dos loberos americanos y en 1799 naufraga en sus costas otro lobero de esa nacionalidad.

Desde el principio del siglo XIX la visitaron la corbeta Aspasia de EE.UU. y el navío inglés Morse. En 1801 se encuentran allí 18 loberos con sus naves que consiguieron 168.000 cueros de lobos.

En 1802 la visitó el lobero norteamericano Unión y luego no se registran nuevas visitas por varios años, aunque sin duda siguió siendo frecuentada por loberos hasta 1816, en que existen referencias de que estuvo el lobero inglés Norfolk.

La primera gran expedición científica, luego de la de Cook, fue la rusa de Bellinghausen con las corbetas Mirny y Vostok que en noviembre de 1819 llegó a Georgias del Sur, encontran-

do allí dos balleneros ingleses. Al día siguiente los rusos siguieron viaje y descubrieron a la isla Annenkov, designada así por el 2º Comandante del Mirny y navegan por el sur de la isla San Pedro, alejándose hacia el este.

Según afirma el doctor Fitte, de 1820a 1821, 91 embarcaciones con 3000 hombres, cazan lobos y elefantes marinos en la isla.

En 1822 visitan la isla por lo menos otros dos loberos.

En 1823 arribó a la isla James Weddel, famoso navegante inglés, en el Bergantín Jane y el cutter Beaufroy (Capitán Brisbane), los elefantes y lobos marinos habían sido exterminados y en 1834/35, la nave lobera Elizabeth Jane, sólo consiguió 600 cueros.

En 1846 el Esther of London visitó la isla y un médico fallecido fue enterrado allí. Otras naves loberas obtuvieron mediocre resultado.

En 1882 visitó a las Georgias la expedición científica alemana de los doctores Schroder y Dallman para observar el pasaje de Venus.

Mas loberos visitaron las islas hasta que en 1893 llegó el famoso ballenero noruego C.A. Larsen con el Jason y el Hertha para inaugurar la etapa de la ballena, en Georgias del Sur.Larsen volvió en 1902, con el "Antartic" de la famosa expedición sueca de Otto Nordenskjöld, en la cual intervino nuestro Alferez Sobral y que terminó con el rescate de la expedición, por la corbeta "Uruguay", a fines de 1903.

Larsen se quedó en Buenos Aires cuando Nordenskjöld, los científicos y tripulantes del "Antartic" partieron de regreso a Escandinavia. Desde enero de 1904, Larsen estaba resuelto a establecer una compañía de pesca en Georgias del Sur. Para ello

reunido con varios argentinos, algunos descendientes de escandinavos, resolvió formar una compañía de pesca de ballenas y establecer una factoría en isla San Pedro, la mayor de las Georgias.

La compañía se fundó con capitales argentinos y según nos informa el Boletín del Centro Naval, su presidente fue el Señor Pedro Christophener, siendo uno de sus principales accionistas la firma Ernesto Tornquist y Cía.

Las naves y elementos se adquirieron en Noruega. En Sandfiord, ciudad natal de Larsen, se construyó el ballenero "Fortuna", de 160 toneladas de desplazamiento y se adquirieron los veleros Louise y Rolf de 1800 y 400 toneladas de porte respectivamente.

Remitidos el Fortuna y el Louise a Buenos Aires e inscriptos bajo bandera argentina, zarparon el 3 de noviembre de 1904 remolcando el vapor al velero y después de soportar durante la travesía un temporal, llegaron a Grytviken el 16 de noviembre del mismo año.

La expedición se componía de unos 80 hombres, de los que 15 eran tripulantes de las naves. En cuanto al Rolf, llegó poco después.

Cuando la compañía de pesca se estableció en Bahía Cumberland, las islas Georgias del Sur estaban totalmente deshabitadas. De manera que una compañía argentina de pesca, en naves inscriptas bajo nuestro pabellón, fue la primera en habitar permanentemente esas islas. Las naves transportaban dos casas armables de madera, una se utilizó como fábrica y la otra como alojamiento del administrador y los obreros. La "Fábrica" consistía en 12 tachos para cocer la grasa. También se construyó un depósito de aceite y de calderas de vapor.

////5

El 18 de febrero de 1905 el Rolf zarpó hacia Buenos Aires con 165 toneladas de aceite, que era el primer producido de la factoría.

En 1905, el transporte Guardia Nacional de la Armada Nacional llevó 1000 toneladas de carbón a Grytviken, para la Compañía Argentina de Pesca.

La Uruguay visitó las islas Georgias del Sur en 1909,1910, 1911, 1915, 1918, y 1919 y luego en 1923 y 1924. La reemplazó el vapor Guardia Nacional. Sin embargo, no se aprovecharon estos viajes de nuestras naves de guerra para afianzar nuestra soberanía en esas zonas que por entonces despertaban la codicia del mundo por su riqueza ballenera.

A pesar de la Compañía <u>Argentina</u> de Pesca Sd. A.la primera en la isla San Pedro, en 1905/06 se agregó una factoría flotante noruega, que poco después y al año naufragó y al año siguiente se presentó otra, también como la anterior de Sandfiord, el puerto de donde era oriundo Larsen.

Sin embargo en 1907/08, las compañías pesqueras ya eran tres y en 1908/09 cinco; dos noruegas, una inglesa, una sudafricana y la argentina, con un total de 9 balleneras.

Desde esta fecha crecieron a 7 en 1911/12, los balleneros hasta 1928/29 oscilaron de 5 a 7. El número de ballenas cazadas había crecido de 195 en 1904/05 a 7361 en 1915/16, y 4300 en 1928/29.

De una estadística presentada por la Compañía Argentina de Pesca, en su folleto que hemos mencionado, se desprende que desde 1905 a 1929 se habían capturado en Georgias del Sur 95.776 ballenas; en las Shetlands del Sur 85.716; en Orcadas 5.862; en el Mar de Ross 7/314; en Malvinas 1.734 y en Alta Mar 7.600. El logro total, en ese cuarto de siglo, es de

más de 200.000 ballenas.

Operaban en el mundo en 1929, 69 compañías balleneras, en su gran mayoría noruegas y también inglesas, dinamarquesas, sudafricanas, una argentina y otra chilena. En los mares del sur operaban 38 factorías flotantes y 148 balleneros.

Lo más irritante fue, sin embargo, la política imperialista inglesa, que en forma unilateral expidió una letra patente con fecha 4 de enero de 1908, en que se arrogaba derecho sobre las tierras situadas en el Atlántico Sur, hacia el Sur del paralelo 50 y situados entre los 20 y 80 grados de latitud oeste. Era un total de tres millones de millas cuadradas, que equivalen a 1,5 % de la superficie del globo.

Lo más extraordinario es que dentro de esta extensión, quedaban comprendidos, además de Georgias, Orcadas y Shetland del Sur, Sandwich del Sur y una enorme zona de Antártida con la península antártica; nada menos que la parte sur de nuestra provincia de Santa Cruz; Tierra del Fuego y tierras chilenas al sur del paralelo 50 S.

Tanto el gobierno argentino como el chileno protestaron por esta arbitraria medida y en 1917, Inglaterra rectificó su "imperio antártico". Con fecha 28 de marzo de ese año se estableció latitud 58º S como límite norte de la zona entre los paralelos 50º W y 80ºW reservándose la soberanía sobre las Malvinas.

La industria ballenera, debido a la caza despiadada de entonces, ha sufrido una enorme decadencia que amenaza con su desaparición. Quedan sin embargo las pequeñas compañías que mantendrán en alto la vigencia de una industria que agoniza, pero que brindó muchos ejemplos de valor y audacia y formó cientos de hombres de mar, los cuales lucieron sus hazañas en

////

los solitarios mares antárticos, sin reconocimientos, salvo el de sus pares, y sin mayor recompensa material por ellas.

[Signature]

... TEFANI
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

ARMADA ARGENTINA

COPIADO COAC.

Nº 62 /81.

Letra JEIN,AZ4.

I N F O R M A T I V O

PARA: SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA del E.M.G.A.

TEMA: VIAJE PRIVADO A ISLAS GEORGIAS DE OFICIALES FUERZAS ARMADAS BRITANICAS

1. ANTECEDENTES:

1.1. En el día de la fecha concurrí, citado por la CANCILLERIA, a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS para recibir información que, por orden del SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, se consideró conveniente que la ARMADA conociera.

1.2. Se me entregó copia de un télex de la Embajada en LONDRES en el cual informa acerca de una expedición conjunta a efectuarse en las Islas GEORGIAS del SUR en el verano 1981/1982, y para la que se han solicitado visas para sus integrantes para su paso por la República ARGENTINA, en camino hacia aquel destino. Se agrega copia del Télex.

2. DISCUSION:

2.1. Entre la República ARGENTINA y GRAN BRETAÑA, existe un acuerdo por el cual no se necesitan visas para turistas de ambos países por una permanencia no mayor de tres (3) meses.

2.2. Existe también la"visa de cortesía" que se estila dar en algunos casos, (éste podría ser uno) y también la "visa de negocios" que tiene validez por un año.

2.3. No es posible deducir con alto grado de certeza los móviles que llevaron a esta expedición británica a solicitar visas, puesto que no eran necesarias. Pueden suponerse las siguientes variantes:

a) Deseos de efectuar un sondeo para conocer cuál sería la reacción argentina ante un hecho de estas características.

b) Puede no haber existido ninguna sugerencia oficial

///

británica. Los directivos de la expedición, por ser integrantes de las FF.AA, y por las particulares tareas de su proyecto, han evaluado que podrían tener inconvenientes legales para su tránsito por el país ante el peligro de no ser considerados turistas, y decidieron cubrirse ante esta eventualidad.

2.4. Dado que se recibirán nuevos antecedentes por Correo Diplomático, es posible que ellos aclaren las intenciones de esta gestión y los objetivos de la expedición.

3. CONCLUSIONES:

3.1. Se trata de un tema de resorte directo del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, en el cual a la ARMADA sólo le interesa por la zona donde se realizaría la expedición.

4. ACCION RECOMENDADA:

4.1. Informar a JEOP y AGRUPACION NAVAL ANTARTICA.

4.2. Esperar a tomar conocimiento de nuevos antecedentes, para efectuar una nueva evaluación.

BUENOS AIRES, 14 OCT 1981

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
GABINETE
JEFATURA DE INTELIGENCIA

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO (RE)
ASESOR

APROBADO SEÑOR JEIN: SI - ~~NO~~ ....

ARMADA ARGENTINA

Nº 62 /81.
Letra JEIN,AZ4.

INFORMATIVO

PARA: SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA del E.M.G.A.

TEMA: VIAJE PRIVADO A ISLAS GEORGIAS DE OFICIALES FUERZAS ARMADAS BRITANICAS

1. ANTECEDENTES:

1.1. En el día de la fecha concurrí, citado por la CANCILLERIA, a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS para recibir información que, por orden del SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, se consideró conveniente que la ARMADA conociera.

1.2. Se me entregó copia de un télex de la Embajada en LONDRES en el cual informa acerca de una expedición conjunta a efectuarse en las Islas GEORGIAS del SUR en el verano 1981/1982, y para la que se han solicitado visas para sus integrantes para su paso por la República ARGENTINA, en camino hacia aquel destino. Se agrega copia del Télex.

2. DISCUSION:

2.1. Entre la República ARGENTINA y GRAN BRETAÑA, existe un acuerdo por el cual no se necesitan visas para turistas de ambos países por una permanencia no mayor de tres (3) meses.

2.2. Existe también la "visa de cortesía" que se estila dar en algunos casos, (éste podría ser uno) y también la "visa de negocios" que tiene validez por un año.

2.3. No es posible deducir con alto grado de certeza los móviles que llevaron a esta expedición británica a solicitar visas, puesto que no eran necesarias. Pueden suponerse las siguientes variantes:

a) Deseos de efectuar un sondeo para conocer cuál sería la reacción argentina ante un hecho de estas características.

b) Puede no haber existido ninguna sugerencia oficial

///

británica. Los directivos de la expedición, por ser integrantes de las FF.AA, y por las particulares tareas de su proyecto, han evaluado que podrían tener inconvenientes legales para su tránsito por el país ante el peligro de no ser considerados turistas, y decidieron cubrirse ante esta eventualidad.

2.4. Dado que se recibirán nuevos antecedentes por Correo Diplomático, es posible que ellos aclaren las intenciones de esta gestión y los objetivos de la expedición.

3. CONCLUSIONES:

3.1. Se trata de un tema de resorte directo del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, en el cual a la ARMADA sólo le interesa por la zona donde se realizaría la expedición.

4. ACCION RECOMENDADA:

4.1. Informar a JEOP y AGRUPACION NAVAL ANTARTICA.

4.2. Esperar a tomar conocimiento de nuevos antecedentes, para efectuar una nueva evaluación.

BUENOS AIRES, 14 OCT 1981

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA — GABINETE — JEFATURA DE INTELIGENCIA

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO (RE)
ASESOR

APROBADO SEÑOR JEIN: (SI) - ~~NO~~ .... Fdo JEIN.

F M.

FM: LONDRES

CONSULADO GENERAL EN ESTA ME CONSULTA SOBRE TRAMITE, QUE ME PER MITO INTERPRETAR DEBE MERECER CONOCIMIENTO Y ATENCION ESA CANCI LLERIA.

1. CONSULADO RECIBIO NOTA DEL SEGUNDO JEFE DE UNA EXPEDICION CONJUNTA A EFECTUARSE EN ISLAS GEARGIAS DEL SUR 1981/1982 Y EN LA CUAL SE SOLICITA APROBACION Y OTORGAMIENTO VISAS SUS INTEGRAN TES PARA SU PASO POR ARGENTINA CON AQUEL DESTINO.

EXPEDICION PARTIRA MEDIADOS NOVIEMBRE Y REGRESA PRINCIPIOS ABRIL 1982. SUS INTEGRANTES SON TODOS MIEMBROS FUERZAS ARMADAS BRITANI CAS A EXCEPCION UNO, DOCTOR GORDON, QUIEN ES UN CIVIL (CONSEJO CONSERVACION NATURALEZA). CARTA ACLARA QUE EXPEDICION SE AUTOFI NANCIA, NO TIENE NATURALEZA OFICIAL Y QUE EQUIPO VIAJA EN SU CA RACTER CIVILES.

2. ARREGLO DE VIAJES SE INFORMA SERIA SIGUIENTE:

A) CUATRO MIEMBROS VOLARAN A BUENOS AIRES Y DESDE ESTA POR VUE LO CABOTAJE A BAHIA BLANCA FIN EMBARCARSE EN ''HMS ENDURANCE'' QUE ALREDEDOR 26 NOVIEMBRE ESTARIA EN ESE PUERTO.

B) NUEVE VUELAN A BUENOS AIRES Y LUEGO POR VUELO INTERNO A CO MODORO RIVADAVIA, DESDE DONDE VOLARAN A ISLAS MALVINAS, REUNIEN DOSE CON BUQUE MENCIONADO EN PUERTO STANLEY, EL 5 DICIEMBRE, CON DESTINO GEORGIA DEL SUR.

C) 16 INTEGRANTES REGRESARIAN DE GEORGIA SUR PRINCIPIOS ABRIL Y ESTARIAN EN TRANSITO EN AEROPUERTO BUENOS AIRES.

/////....

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

//////...

EM NOTA SOLICITA SE CONSIDERE FAVORABLEMENTE PEDIDO PUES EN RAZON SE RADIARA SERVICIOS ''HMS ENDURANCE'' ANO PROXIMO, SERIA DIFICIL ORGANIZAR ESTA EXPEDICION POR MUCHOS ANOS.

4. EN RAZON LO EXPUESTO SOLICITO SE ME INSTRUYA -O CASO SE CONSIDERE APROPIADO DIRECTAMENTE A CONSULADO GENERAL- SOBRE ACTITUD A SEGUIR Y EVENTUAL OTORGAMIENTO VISACIONES.

5. POR CODIP SALE MANANA, DIA 8, SE REMITEN ANTECEDENTES PRESENTACION POR NOTA 643/81.

IGLESIAS

''B''
C E A

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

O. y M. Nº 35 - 7/78 - 50.000

Sr. Cap. Castagna:

Le envío esta copia por si Ud. puede conseguir más informa-ción sobre este tema, que lo aclare y pueda ser de interés para nosotros.

Cap. Suárez

S-3

SECRETO (*)

LEGAL
ECONOMICOS
OCCIDENTAL
TRATADOS

NUMERO GENERAL DE RECEPCION: 66767

ORIGEN: LONDRES
Fecha y hora recepción D. T.: DIA 3 MES NOVIEMBRE HORA 1400
Fecha y hora tramitado D. C.: DIA 3 MES NOVIEMBRE HORA 1440

Cable Nº
1878

COMISION BALLENERA INTERNACIONAL.

1. EN CUMPLIMIENTO INSTRUCCIONES REMITIOSE NOTA COMO SE IN DICARA MI 1861, RECIBIENDOSE RESPUESTA TRANSCRIPTA MI 1877.

2. GESTIONES COMPLEMENTARIAS QUE FUERAN SOLICITADAS SU 1163 FUERON EFECTUADAS ANTE DR. GAMBELL QUIEN ACEPTO DISTRIBUIR TEX TO NOTA ENTRE ESTADOS MIEMBROS ORGANISMOS Y TAMBIEN REQUERIR ACUERDO GOBIERNO ARGENTINO FIN INGRESAR PUERTO GEORGIA SUR(VER ULTIMOS DOS PARRAFOS NOTA DEL SECRETARIO COMISION, TRANSCRIPTA EN MI 1877 MENCIONADO). A SU VEZ DR GAMBELL SE LAMENTO POR SI TUACION PLANTEADA PERO ADUJO QUE SOLO HABIA ACTUADO COMO INTER MEDIARIO DR BEST (SUDAFRICA), QUIEN LE HABIA PEDIDO EFECTUARA ESA GESTION ANTE FOREIGN OFFICE.

3. DE INTERPRETARSE QUE INTERCAMBIO NOTAS SATISFACE PREOCU PACION ESA CANCILLERIA, A FIN REFORZAR POSICION ARGENTINA DEBE RIA REMITIRSE A SECRETARIO COMISION NOTA -SEGUN SE ADELANTARA ULTIMO PARRAFO SU 1162- INFORMANDOLE SE LE OTORGA PERMISO CO RRESPONDIENTE.

4. CONSIDERO TRAMITE EFECTUADO -QUE PLANTEA POR PRIMERA VEZ FORMALMENTE PROBLEMA DISPUTA SOBERANIA EN SENO COMISION- PUEDE TENER EVENTUAL SECUELA SI GOBIERNO BRITANICO CUESTIONA PROCEDI MIENTO.

5. POR CODIP, NOTA 706, SE REMITEN COPIAS NOTA Y DOCUMENTOS HIZO CIRCULAR SECRETARIO COMISION. MOLTENI

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

ZPC

Copiado

COAC

ARMADA ARGENTINA

Nº 65 /981.-

Letra JEIN,AZ4

INFORMATIVO

PARA: 1) SEÑOR JEFE DE OPERACIONES del E.M.G.A.
2) SEÑOR COMANDANTE DE LA AGRUPACION NAVAL ANTARTICA.

TEMA: VIAJE PRIVADO A ISLAS GEORGIAS DEL SUR DE OFICIALES FUERZAS ARMADAS BRITANICAS.

1. ANTECEDENTES.

1.1. El día 14 de octubre de 1981 fué citado un Oficial de esta JEFATURA a la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, para recibir información que, por órden del señor SUBSECRETARIO de RR.EE., se consideró conveniente que la ARMADA conociera.

1.2. Se hizo entrega de una copia de un télex de la Embajada en LONDRES, en el cual informa acerca de una expedición conjunta a efectuarse en las Islas GEORGIAS DEL SUR en el verano 1981/1982, y para la que se han solicitado visas para sus integrantes para su paso por la REPUBLICA ARGENTINA, en camino hacia aquél destino. Se agrega copia del télex.

2. DISCUSION:

2.1. Entre la REPUBLICA ARGENTINA y GRAN BRETAÑA, existe un acuerdo por el cual no se necesitan visas para turistas de ambos países por una permanencia no mayor de tres (3) meses.

2.2. Existe también la "visa de cortesía" que se estila dar en algunos casos, (éste podría ser uno), y también la "visa de negocios" que tiene validez por un año.

2.3. No es posible deducir con alto grado de certeza los móviles que llevaron a esta expedición británica a solicitar visas, puesto que no eran necesarias. Pueden suponerse las siguientes variantes:

a) Deseos de efectuar un sondeo para conocer cuál sería la reacción argentina ante un hecho de estas características.

b) Puede no haber existido ninguna sugerencia oficial británica. Los directivos de la expedición, por ser integrantes de las FF.AA. y por las particulares tareas de su proyecto, han evaluado que podrían tener inconvenientes legales para su tránsito por el país ante el peligro de no ser considerados turistas, y decidieron cubrirse ante esta eventualidad.

///

2.4. Dado que se recibirán nuevos antecedentes por Correo Diplomático, es posible que ellos aclaren las intenciones de esta gestión y los objetivos de la expedición.-

3. CONCLUSIONES

3.1. Se trata de un tema de resorte directo del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, en el cual a la ARMADA sólo le interesa por la zona donde se realizaría la expedición.-

4. ACCION RECOMENDADA

4.1. Esperar a tomar conocimiento de nuevos antecedentes, para efectuar una mejor evaluación.-

AGREGADOS: Copia télex.-

BUENOS AIRES, 26 OCT 1981

De acuerdo, pero debe vigilarse estrechamente el progreso y las decisiones que se tomen en este tema -

ARMADA ARGENTINA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – JEFATURA DE INTELIGENCIA

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

CONOCIMIENTO: SEÑOR COGRUANTAR: ....

SEÑOR JEOPE: ....

FM.

FM: LONDRES

CONSULADO GENERAL EN ESTA ME CONSULTA SOBRE TRAMITE, QUE ME PER MITO INTERPRETAR DEBE MERECER CONOCIMIENTO Y ATENCION ESA CANCI LLERIA.

1. CONSULADO RECIBIO NOTA DEL SEGUNDO JEFE DE UNA EXPEDICION CONJUNTA A EFECTUARSE EN ISLAS GEARGIAS DEL SUR 1981/1982 Y EN LA CUAL SE SOLICITA APROBACION Y OTORGAMIENTO VISAS SUS INTEGRAN TES PARA SU PASO POR ARGENTINA CON AQUEL DESTINO.

EXPEDICION PARTIRA MEDIADOS NOVIEMBRE Y REGRESA PRINCIPIOS ABRIL 1982. SUS INTEGRANTES SON TODOS MIEMBROS FUERZAS ARMADAS BRITANI CAS A EXCEPCION UNO, DOCTOR GORDON, QUIEN ES UN CIVIL (CONSEJO CONSERVACION NATURALEZA). CARTA ACLARA QUE EXPEDICION SE AUTOFI NANCIA, NO TIENE NATURALEZA OFICIAL Y QUE EQUIPO VIAJA EN SU CA RACTER CIVILES.

2. ARREGLO DE VIAJES SE INFORMA SERIA SIGUIENTE:

A) CUATRO MIEMBROS VOLARAN A BUENOS AIRES Y DESDE ESTA POR VUE LO CABOTAJE A BAHIA BLANCA FIN EMBARCARSE EN ''HMS ENDURANCE'' QUE ALREDEDOR 26 NOVIEMBRE ESTARIA EN ESE PUERTO.

B) NUEVE VUELAN A BUENOS AIRES Y LUEGO POR VUELO INTERNO A CO MODORO RIVADAVIA, DESDE DONDE VOLARAN A ISLAS MALVINAS, REUNIEN DOSE CON BUQUE MENCIONADO EN PUERTO STANLEY, EL 5 DICIEMBRE, CON DESTINO GEORGIA DEL SUR.

C) 16 INTEGRANTES REGRESARIAN DE GEORGIA SUR PRINCIPIOS ABRIL Y ESTARIAN EN TRANSITO EN AEROPUERTO BUENOS AIRES.

/////...

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

//////...

EN NOTA SOLICITA SE CONSIDERE FAVORABLEMENTE PEDIDO PUES EN RAZON SE RADIARA SERVICIOS ''HMS ENDURANCE'' ANO PROXIMO, SERIA DIFICIL ORGANIZAR ESTA EXPEDICION POR MUCHOS ANOS.

4. EN RAZON LO EXPUESTO SOLICITO SE ME INSTRUYA -O CASO SE CONSIDERE APROPIADO DIRECTAMENTE A CONSULADO GENERAL- SOBRE ACTITUD A SEGUIR Y EVENTUAL OTORGAMIENTO VISACIONES.

5. POR CODIP SALE MANANA, DIA 8, SE REMITEN ANTECEDENTES PRESENTACION POR NOTA 643/81.

IGLESIAS

''B''
C E A

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

D. y M. Nº 35 - 7/78 - 20.000

URGENTE URGENTE

PUBLICO

JEIN

Nº 004669 /81

HOJA DE RUTA Y RECIBO DE CORRESPONDENCIA

DOCUMENTO: Of. AGGH,SFE Nº 38/81.

ASUNTO: I/expedición británica a Islas Georgias del Sur.

FECHA ENTRADA: 21 OCT. 1981

RESPONSABLE EJECUCION: Gabinete

JEFE N-2	GIRO	CONOCIMIENTO	SUB-JEFE N-2	GIRO	CONOCIMIENTO
		[illegible]			

LUGAR	GIRO	FECHA ENTRADA	Visación	LUGAR	GIRO	FECHA ENTRADA	Visación	LUGAR	GIRO	FECHA ENTRADA	Visación
DEPTO. "PLANES"				DEPTO. "BRAVO"				DEPTO. "CHARLIE"			
Planes				Desp.				A.P.			
Doctr.				Dv.I.MIL.				F.C.			
GABINETE ASESORES				Dv.I.ESTR.				IMPRES.			
				1 B				BIBL.			
Desp.	1	21-10-81		2 B				DEPTO. "DELTA"			
DEPTO. "ALFA"				3 B	2						
				4 B				Desp.			
A-1				5 B				DEPTO. SECRETARIA GENERAL			
A-2				6 B							
A-3				Dv.OBT.				Detall			
DIV. CI.				C.I.Com.				M.Entr.			
1 CI				I.T.Prof.				Contab.			
2 CI				C.I.Imag.				T.Terr.			
3 CI				Prensa				Inv.y D.			
4 CI				DEPTO. "R.N.I."				P.Ley			
5 CI								Traduc.			
RGA				Desp.				CARGOS INDEPENDIENTES			
SITUAC.				P.N.I.							
				A.N.P.				C.Int.			
				P.N.E.				Escuela			
				A.N.E.							

OBSERVACIONES: [illegible]

///VER AL DORSO

Nº 004669 /81	Nº 004669 /81	Nº 004669 /81
FECHA	FECHA	FECHA
DEPTO,DIV,SEC.	DEPTO,DIV,SEC.	DEPTO,DIV,SEC.
FIRMA	FIRMA	FIRMA
ACLARACION 2	ACLARACION 3	ACLARACION 4

HOJA DE TRABAJO

(Asentar en orden correlativo todo el trabajo del Estado Mayor, incluyendo opiniones, desacuerdos, citas, etc., asi como el agregado o desglose de documentos, proyectos, etc., con indicación de fecha.)

JEIN

MENSAJE

Nº

Orden
Comunicación
Instrucciones

Para
1 Dto Australes.
2 Dto B

Fecha 20-10-81 Hora

TEXTO:

- Ver qué ha hecho Cancillería a este respecto -
- Aunar ideas para llegar a una actitud naval concreta que pueda redactarse como "instrucciones" - (Recordar que el Endurance solicitó llevar BNPP "para despedirse ¿o sería para embarcar esta gente? -) -
- Informarme -

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

Remitente:

Aclaración:

ARMADA ARGENTINA

No. 38/81.

Letra AGGH, SFE.

URGENTE

LONDRES, 14 de octubre de 1981.

OBJETO: R/nota e información sobre expedición británica a Ias. Georgias del Sur.

A LA JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

Agregado se remite copia de la nota e información complementaria hecha llegar al Consulado Argentino en LONDRES por la "JOINT SERVICES EXPEDITION TO SOUTH GEORGIA ISLAND 1981-82", solicitanto la tramitación oficial correspondiente ante las autoridades argentinas.

El Consulado General ha girado la información a la Cancillería.

AGREGADURIA NAVAL ARGENTINA
INFORMACION Y SEGURIDAD
EN GRAN BRETAÑA

LUIS ALBERTO CARBAJAL
Capitán de Fragata de I.M.
Jefe

JEFATURA DE INTELIGENCIA
MESA DE ENTRADAS
21 OCT 1981
A-811

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES
Letra: G Nº
ENTRO: 21-10-81
SALIO:

JOINT SERVICES EXPEDITION TO SOUTH GEORGIA ISLAND 1981/82

PATRON:- Admiral of the Fleet
Sir Terence Lewin G.C.B M.V.O D.S.C
Chief of Defence Staff

LEADER:- Lieutenant R E Veal FRGS RN

ENDORSED BY:- Joint Services Expedition Trust

APPROVED BY:- Mount Everest Foundation
Royal Geographical Society

104 Grove Road
Hardway
Gosport
Hampshire
Gosport 21264

The Argenti nian Consul
53 Hans Place
London SW1

1 October 1981

Dear Sir,

1. It is requested that approval be given and visas issued for the members of the above expedition to travel through Argentina en route to South Georgia Island, Antarctica.

2. The expedition will be departing Britain in mid November and returning in early April next year. The expedition team are all members of the British Forces except one, Doctor J Gordon, who is a civilian with the Nature Conservancy Council. The expedition is self financing, non-service in nature and the team will be travelling as civilians. Stores and equipment will not be carried as they are being transported separately to South Georgia by ship.

3. Travel arrangements are as follows:

a. Four team members to fly to Buenos Aires and thence by internal flight to join the Royal Navy's ship HMS Endurance, at Bahia Blanca by the 26 November, during a visit by the ship at this time.

b. Nine team members to fly to Buenos Aires and thence by internal air flights to Commodora Rivadavia for a flight to the Falkland Islands, to join HMS Endurance by the 5 December at Port Stanley for the sea journey to South Georgia.

c. Sixteen team members to return from South Georgia in early April next year with a transit at Buenos Aires airport. (Details of the return journey have yet to be fully finalised but it is expected that the team will leave HMS Endurance at either Buenos Aires or Montevideo for the flight home).

d. It is requested that favourable consideration be given to this application as with the withdrawal of HMS Endurance from service next year it is unlikely that an expedition of this nature will be able to be repeated for many years to come.

e. A list of expedition members and the aims of the expedition are enclosed.

Yours sincerely

P.C. Langdon

P.C. LANGDON.

Deputy Leader of the Expedition

MEMBERS OF EXPEDITION TO SOUTH GEORGIA ISLAND, ANTARCTICA

	Name	Role
	R.E. VEAL	Leader
	P.C. LANGDON	Deputy Leader
	J. CRAIG	Scientific Co-ordinator
	M. KELLY	Secretary and stores
*	A. HUGHES	Publicity and finance
**	P.J. HUTCHINGS	Doctor
**	A.C. AIREY	Marine biologist *
*	R.G.A. GODFREY	Mountaineer
	J.A. COULL	Mountaineer
*	P.S. DAVIES	Photographer and mountaineer
	T.T. SCRIMGEOUR	Photographer and mountaineer
**	P.J. McKEOWN	Base Manager
*	R.J. ADDERTON	Communications
	D.L. YARKER	Mountaineer
	J.E. GORDON	Scientist
	A.R. ESNOUF	Mountaineer

* Join ship at Bahia Blanca

** Travel by ship from UK

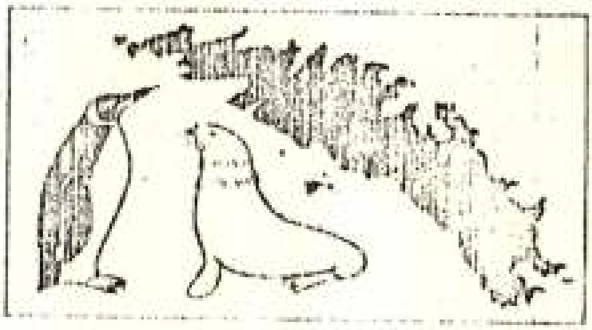
Remainder join ship in the Falkland Islands via air flights from Commodoro Rivadavia.

PATRON:- Admiral of the Fleet
Sir Terence Lewin G.C.B. M.V.O. D.S.C
Chief of Defence Staff

LEADER:- Lieutenant R E Veal FRGS RN

ENDORSED BY:- Joint Services Expedition Trust

APPROVED BY:- Mount Everest Foundation
Royal Geographical Society



THE ISLAND OF SOUTH GEORGIA

The Island of South Georgia lies in the Southern or Antarctic ocean between longitudes 35° 45' and 38° 15' west and latitudes 53° 56' and 54° 55' south, some 900 miles due east of Cape Horn and 850 miles from the Antarctic Continent. This is between the average and northern limits of pack ice.

The Island is some 170km long and 30km wide centrally and is a spectacular disclosure of the Scotia Arc, an underwater mountain chain linking the Andes with the Graham Land peninsula. South Georgia is the highest of the sub-Antarctic Island The Allardyce mountain range forms the Island's spine, rising to 2934 metres at Mount Paget, the highest peak. Much of the range is still unclimbed and some areas have still to be surveyed in detail.

The climate is severe as a result of the uninterrupted polar maritime winds blow from Drakes Passage. The average annual temperature is 1°C, and there is a high rat of precipitation, much of it falling as snow. Captain Cook described the Island as "Lands doomed by nature to perpetual frigidness, never to feel the sun's rays, whose horrible and savage aspect I have not words to describe".

Glaciers are an outstanding feature of South Georgia. About 60% of the Island is permanently covered by ice. Glacial erosion is responsible for shaping the lands with its many deep valleys. Many of these glaciers terminate at sea level, eventually calving when massive blocks of ice separate and drift away as icebergs. None of the plants on the Island grow more than 25 cm high except the tussock and other grasses; there are no trees or shrubs. The tussock grass provides shelter and food for the many birds and the rat (introduced by whaling communities) and winter grazing for reindeer. Its leaf bases hold large amounts of carbohydrate and have supported ship-wrecked mariners in the Falklands.

The Island lies within the Antarctic convergence, an area of the sea with abundan supplies of plankton, a basic element in the food chain of all Antarctic animals and krill, a small crustacean rich in protein on which many marine animals depend. The Island provides a rich habitat for marine mammals and seabirds. Three main types of Penguin breed on the Island in large numbers. The magnificent King Penguin, the smaller and more numerous Macaroni and the Gentoo thrive in the Island's harsh climate Other visitors to the Island include the Chin Strap and Rockhopper (a Falkland Island species). Most of the world's population of Wandering Albatrosses nest on South Georg The 2500-3000 pairs nest only every second year, the chicks hatching in March and bein fed on squid until they fledge. Three other types of Albatross and a wide variety of other species breed on the Island.

Marine mammals, whales and both orders of seals were once abundant but suffered much from commercial exploitation. The two common species of seal are Fur and Elepha The Fur seal is now recovering in number after careful protection. The Elephant sea is spectacular for its size and for the fights and challenges to be seen on the beache

PREVIOUS EXPLORATION

The Island was claimed for Britain on 17 January 1775 and named after King Georg by Captain Cook. It remained little visited until the rise of the sealing and later the whaling industry in the 19th century. Major whaling ports were established on the north coast and, although most of the population were Scandinavian, a British administration was established. At its peak the Island's population reached about 2,000. During 1916, Sir Ernest Shackleton landed on the Island having sailed 800 miles from Elephant Island in an attempt to relieve the stranded Imperial Trans-Antarctic Expedition. He landed at King Haakon Bay and together with two companions carried out the first crossing of the Island's interior. On his death, during a later expedition, he was buried on the Island.

After the Second World War, further exploration was made into the interior. Th major definitive survey was made during the 1950s by Duncan Carse. During the summe of 1964/65, Commander Malcolm Burley, Royal Navy, led a combined services expedition to the Island which carried out further survey work and scientific studies in the more remote areas. This expedition also retraced the route used by Shackleton 50 ye earlier, and conquered the Island's highest peak - Mount Paget. During the 1960s the whaling industry died on the Island, and now the only permanent population is at the British Antarctic Survey station at Grytviken.

AIMS OF THE EXPEDITION

During the last twenty years, the armed forces have been at the forefront of expeditions to remote areas of the world. By using modern techniques and equipment, the ever present challenge of unpredictable circumstances and extreme weather and terrain in such areas provide an unparalled opportunity to channel the initiative, stamina, teamwork and inquisitiveness of the modern serviceman towards quantifiable and productive goals.

The Royal Navy in particular has a proud tradition of Antarctic exploration established by Cook, Bransfield and Ross and epitomised by Scott's great polar voyage In recent years most British polar activity has been directed towards scientific research; however, under Naval leadership, a number of expeditions have combined the pioneering aspects of exploration with a limited scientific field programme to produc a balanced and rewarding experience for the participants.

The Joint Service Expedition to South Georgia follows this pattern and has two major objectives:

a. To attempt the first ascent of Nordenskjold peak (7725 ft) and lesser unclimbed peaks of the Allardyce Range.

b. To carry out a scientific field programme covering a number of aspects of the ecology and glaciology of the Island.

The programme of proposed scientific experiments includes:

1. An extensive series of projects on the glaciology and geomorphology of the Island under the direction of Dr John Gordon of the Geological Conservation Review Unit of the Nature Conservancy Council.

2. Investigations into the disturbances caused by introduced species of Rats on the Burrowing Bird population.

3. Collection and identification of Fungal spores in high level torrents

4. Egg size, chick weight and breeding habits of the Light Mantled Sooty Albat

5. Anti Freeze properties of Antarctic fish.

6. Collection of species of Invertebrates on snow fields.

7. Investigation of the presence of a Reindeer Dung Beetle of any species.

THE TEAM

The team will comprise 15 members and 2 reserves drawn from the three services
and consisting of both officers and ratings/other ranks, some qualified and experien
members will be selected to enable the scientific aims to be achieved. One member
will be a Medical Officer. While all the members possess basic mountaineering experi
a proportion of the members will have some advanced ski-mountaineering and snow and i
climbing ability.

EXECUTION

The Expedition will disembark from HMS ENDURANCE at Royal Bay in early December
1981 and establish a base camp. The team will divide into groups of 3-4 men for
conducting mountaineering exploration and scientific field work. It is hoped to
attempt ascents of Mount Paget and Nordenskjold whilst furthering the high level
scientific work. The team will remain in the Field for 110 days and intends to
document the expedition comprehensively on film and on paper. The men, and equipment
will be recovered by HMS ENDURANCE in March 1982.

SUPPORT

A large proportion of the food and stores for the expedition will be provided
from service sources. Considerable expense is anticipated to cover the costs of
travel and the huge range of equipment to be taken. An overall budget of £30,000
is estimated. Whilst a major proportion of this sum will be provided from the
individual contributions of team members and from some central service non public
funds, it is hoped that support will be forthcoming from service welfare funds and
commercial sources.

~~All sponsorswill be assisted with any publicity material they might require and~~
will be kept fully informed of the achievements of the expedition. All offers of
financial assistance or donations of equipment should be addressed to:

Lieutenant A W Hughes RN
Treasurer to Joint Services Expedition
The Office of Flag Officer Portsmouth
Semaphore Tower
HM Naval Base
Portsmouth Hants. PO16 8EY.

Cheques should be made out to "Joint Services Expedition to South Georgia 1981/82"
~~(Barclays Bank A/C No 00509728)~~

FM.

FM: LONDRES

CONSULADO GENERAL EN ESTA ME CONSULTA SOBRE TRAMITE, QUE ME PER MITO INTERPRETAR DEBE MERECER CONOCIMIENTO Y ATENCION ESA CANCI LLERIA.

1. CONSULADO RECIBIO NOTA DEL SEGUNDO JEFE DE UNA EXPEDICION CONJUNTA A EFECTUARSE EN ISLAS GEARGIAS DEL SUR 1981/1982 Y EN LA CUAL SE SOLICITA APROBACION Y OTORGAMIENTO VISAS SUS INTEGRAN TES PARA SU PASO POR ARGENTINA CON AQUEL DESTINO.

EXPEDICION PARTIRA MEDIADOS NOVIEMBRE Y REGRESA PRINCIPIOS ABRIL 1982. SUS INTEGRANTES SON TODOS MIEMBROS FUERZAS ARMADAS BRITANI CAS A EXCEPCION UNO, DOCTOR GORDON, QUIEN ES UN CIVIL (CONSEJO CONSERVACION NATURALEZA). CARTA ACLARA QUE EXPEDICION SE AUTOFI NANCIA, NO TIENE NATURALEZA OFICIAL Y QUE EQUIPO VIAJA EN SU CA RACTER CIVILES.

2. ARREGLO DE VIAJES SE INFORMA SERIA SIGUIENTE:

A) CUATRO MIEMBROS VOLARAN A BUENOS AIRES Y DESDE ESTA POR VUE LO CABOTAJE A BAHIA BLANCA FIN EMBARCARSE EN ''HMS ENDURANCE'' QUE ALREDEDOR 26 NOVIEMBRE ESTARIA EN ESE PUERTO.

B) NUEVE VUELAN A BUENOS AIRES Y LUEGO POR VUELO INTERNO A CO MODORO RIVADAVIA, DESDE DONDE VOLARAN A ISLAS MALVINAS, REUNIEN DOSE CON BUQUE MENCIONADO EN PUERTO STANLEY, EL 5 DICIEMBRE, CON DESTINO GEORGIA DEL SUR.

C) 16 INTEGRANTES REGRESARIAN DE GEORGIA SUR PRINCIPIOS ABRIL Y ESTARIAN EN TRANSITO EN AEROPUERTO BUENOS AIRES.

/////...

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

O. y M. Nº 31 - 7/78 - 80.000

/////...

EN NOTA SOLICITA SE CONSIDERE FAVORABLEMENTE PEDIDO PUES EN RAZON SE RADIARA SERVICIOS ''HMS ENDURANCE'' ANO PROXIMO, SERIA DIFICIL ORGANIZAR ESTA EXPEDICION POR MUCHOS ANOS.

4. EN RAZON LO EXPUESTO SOLICITO SE ME INSTRUYA -O CASO SE CONSIDERE APROPIADO DIRECTAMENTE A CONSULADO GENERAL- SOBRE ACTITUD A SEGUIR Y EVENTUAL OTORGAMIENTO VISACIONES.

5. POR CODIP SALE MANANA, DIA 8, SE REMITEN ANTECEDENTES PRESENTACION POR NOTA 643/81.

IGLESIAS

''B''
C E A

(*) Toda documentación correspondiente a cables cifrados es de carácter SECRETO.

D. y M. Nº 35 - 7/78 - 80.000

ARMADA ARGENTINA
SECRETO

Nº 126/81
Letra JEIN.PRI

22

INFORMATIVO

PARA INFORMACION DE: SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

PRODUCIDO POR: JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

TEMA: Pedido autorización investigación científica en aguas de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR de la Comisión Internacional de la Ballena.

A- ANTECEDENTES:

1. En el día de la fecha (4-XI-81) el Director General de Antártida y Malvinas citó al representante de la Armada ante esa Dirección General (CN (RE) CASTAGNA) y le expuso el siguiente requerimiento:

   a) La Comisión Internacional de la Ballena tiene previsto una campaña de investigación de la Ballena "MINKE", a efectuarse con un buque soviético y dos buques japoneses aún no designados y cuyos nombres se informarán oportunamente.

   b) Como en dicha campaña está previsto navegar en aguas de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR, entre el 15 y el 20 de Enero de 1982, e inclusive fondear sin desembarcar en alguno de sus puertos, le pidieron autorización para ello al Gobierno de GRAN BRETAÑA.

   c) Ante esta situación la Cancillería Argentina, por intermedio de su representación en LONDRES envió una formal protesta a la citada Comisión. Se le informó también que circulara la nota y que si solicitaba autorización al Gobierno argentino tendría favorable acogida.

   d) La misma fué contestada según Telex adjunto, y además efectúa el pedido de permiso a las autoridades argentinas.

   e) Por lo expuesto el Embajador BLANCO transmitió el deseo del Ministerio de Relaciones Exteriores de que se conceda el permiso solicitado a la mayor brevedad.

B- CONCLUSIONES:

1. El pedido de autorización implica un antecedente de reconocimiento del litigio argentino-británico.

2. Por lo anterior y teniendo en cuenta el compromiso asumido por la Cancillería ("favorable acogida") es conveniente otorgar la autorización solicitada.

...///2.-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº .../81 "S"
Letra JEIN,PRI

FOJA Nº 2

///...2.-

C- ACCION RECOMENDADA:

1. Otorgar la autorización solicitada

2. Cursar el mensaje cuya copia se agrega

3. Solicitar a Cancillería requiera a la brevedad los nombres de los buques que actuarán

NRO.DE EJEMP.: Tres (3); Ej.01 destinatario - Ej.02 y 03 archivo
INTERV.TOTAL: Capitán de Navío (RE) D. CESAR A. CASTAGNA
Capitán de Fragata (RE) D. TEOFILO M. MENDEZ
INTERV.PARCIAL: SMIFRE HIPOLITO P. SAEZ

J.E.I.N. R.N.I.

ES COPIA

BUENOS AIRES, 9 NOV 1981

EDUARDO ... GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA — DTO. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES — JEFATURA INTELIGENCIA

GERVASIO MENDEZ CASARIEGO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

OPINION JEOP:

APROBADO: SI - NO

ALBERTO ... VIGO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Bajo)	Clasificación de Seguridad (Sello) PUBLICO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s ....

Exceptuada - s .... Estación transmisora .... NR ....

Instr. de Transmisión ....

Precad.	Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje	
	Z Flash	O Inmediato	P Prioridad	R Rutina	111432	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR JEMAYOAR

EJECUTIVO - S COPERVALES

INFORMATIVO - S CCABENAUSTRAL - PREFECTO - JESERHIDRO - JEOPE- JEIN - CONSEPAM - MINIREX

EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

APLICACION LEY 20489 AUTORIZADA INVESTIGACION CIENTIFICA UN BUQUE 5
SOVIETICO Y DOS JAPONESES (NOMBRES SE INFORMARAN OPORTUNAMENTE) CMM 10
PERTENECIENTES COMISION INTERNACIONAL DE LA BALLENA CMM ENTRE 15 Y 15
20 JAN 82 PD AREA PREVISTA PROXIMIDADES ISLAS GEORGIAS DEL SUR 20

25

30

35

40

45

50

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Est. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐

Cladireo ☐ Codireo ☐

METODO: Recepción ☐ Difusión ☐

Intercepción ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens. ....

Copias ....

Clasificado ☐ ☐

Pág. ... de ... Pags.

(Sello: ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – DTO. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES)

Lugar BUENOS AIRES,
Fecha 04 - XI - 81

Promotor: ALBERTO ... VIGO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Oficial Autorizante: TRAMITESE
GERVASIO MENDEZ CASARIEGO
CAPITAN DE NAVIO

N.S.N. 7530-20-007-1138 - 8.000.000/7/III/80 - Tall. Graf. DIAS

9 NOV 81

Secretario General Naval

Juan JEMGA

Para conocimiento de
1º JEOP
2º JEIN

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) PUBLICO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s
Exceptuada - s ... Estación transmisora ... NR ...
Instr. de Transmisión ...

Preced.	Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje	
	Z Flash	O Inmediato	P Prioridad	(R) Rutina	121432	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR JEIN
EJECUTIVO-S COPERVALES

INFORMATIVO-S JEMAYOAR - COARENAUSTRAL - PREFECTO - JESERHIDRO - JEOPE-CONATRAM - MINIREX
EXCEPTUADO-S
Grupos | BT

111432 JEMAYOAR CLN "SHONANMARU" CMM "SHONANMARU II" (JAPON) Y " 5
"VDUMCHIVYI 34" (URSS) 10
15
20
25
30
35
40
45
50

BT | Grupo Hora | INST FINAL | K | AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitid.		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐
Cifrado ☑ Codificado ☐
METODO: Recepción ☐ Difusión ☑
Intercepción ☐
ACLARACIONES
Referido al mens. 111432 JEMAYOAR
Seguridad ... Copias
Clasificado SI ☐ NO ☒
Fs. ... de ... Pags.

Lugar BUENOS AIRES
Fecha 11 - 11 - 81.-
Promotor: EDUARDO MORRIS GIRLING CONTRAALMIRANTE JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA
Autorizante: TRAMITESE [firma] GERVASIO MENDEZ CASARIEGO CAPITAN DE NAVIO JEFE

Sello: ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - DTO. RELACIONES INTERNACIONALES - JEFATURA INTELIGENCIA

N.N.E. 7253-20-007-1129 - 5.000.000/711/80 - Tall. Graf. ETAB

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 10 NOV 1981
L W-4694

Nº 711

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

BUENOS AIRES, 5 de noviembre de 1981.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted en relación a la solicitud formulada por la Comisión Ballenera Internacional, por intermedio de nuestra Embajada en Londres, para que los buques "SHONANMARU" y "SHONANMARU II" de bandera japonesa, y el "VDUMGHIVYI 34" de bandera soviética puedan efectuar trabajos de investigación científica para dicha organización, entre los días 15 y 20 de enero de 1982, en aguas de Georgias del Sur.

Al respecto, luego de la conversación telefónica que hemos mantenido en el día de la fecha y atento a lo informado por el señor Capitán de Navío D. César A. CASTAGNA al Director General de Antártida y Malvinas de este Ministerio, se ha comunicado a nuestra Embajada en el Reino Unido la conformidad de ese Comando en Jefe para que se efectúe la navegación solicitada.

Saludo a Usted atentamente.

EMBAJADOR ENRIQUE J. ROS
SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRO: 10 NOV 1981

TRAMITE INTERNO

N-1		DTM	
N-2		DTIN	
N-3	X	C.GO	
N-4		JEMI	
JGAN		SGO	
JEM			
SGEM		COAA	
		AJE	

JEFATURA INTELIGENCIA
DN. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES
DN. POLITICA NAVAL INTERNACIONAL
Letra: J nº 238
ENTRO: 11 NOV 1981
SALIO:

AL SEÑOR SECRETARIO GENERAL NAVAL
VICEALMIRANTE D. JORGE DEMETRIO CASAS
S / D.

23

Nº 549/81

Letra: JEIN, PRI

Estado Mayor General de la Armada
Jefatura de Inteligencia
Jefe

BUENOS AIRES, 10 de diciembre de 1981

Señor Subsecretario:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner en conocimiento de esa Subsecretaría que, ante un pedido de la Comisión Ballenera Internacional para realizar una campaña de investigación de la ballena MINKE en aguas jurisdiccionales argentinas, la ARMADA ARGENTINA, de acuerdo con la Ley 20.489/73, autorizó la misma.

Dicha campaña será efectuada por los buques "SHONANMARU" y SHONANMARU II" de bandera japonesa, y el "VDUMCHIVYI 34" de bandera soviética, entre el 15 y el 20 de Enero de 1982, en proximidades de las Islas GEORGIAS DEL SUR.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi mayor consideración.

ARMADA ARGENTINA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – JEFATURA DE INTELIGENCIA

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

AL SEÑOR SUBSECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS
Contraalmirante Dn. ALBERTO CESAR BARBICH
S. / D.-

ARMADA ARGENTINA

Nº 77 "S"/81.- 24

Letra JEIN,AZ4

SECRETO

I N F O R M A T I V O

PARA: SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA del E.M.G.A.

TEMA: AUTORIZACION PARA OPERAR EN GEORGIAS A LA COMISION BALLENERA INTERNACIONAL.

1. ANTECEDENTES.

1.1. En el día de la fecha concurrí a la CANCILLERIA y se me entregó copia del Télex 69755, proveniente de nuestra Embajada en LONDRES (se agrega copia y traducción).

1.2. El mismo se refiere a la reacción británica motivada por el pedido de autorización solicitado por la COMISION BALLEÑERA INTERNACIONAL, para operar en aguas de las GEORGIAS DEL SUR.

1.3. La autorización se concedió mediante el INFO. JEIN,ERI Nº 126/81 y GFH. 111432 y 121432 de noviembre, cuyas copias se agregan.

2. CONCLUSIONES.

2.1. Se produjo una reacción británica previsible y ello no afecta, por el momento, la autorización argentina concedida ni el status político actual de la zona.

3. ACCION RECOMENDADA:

No efectuar ninguna acción por el momento. Estar atentos ante la posibilidad de nuevos hechos que exijan nueva intervención argentina.-

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

BUENOS AIRES, 23 NOV 1981

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
GABINETE
JEFATURA DE INTELIGENCIA

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO (RE)
ASESOR.-

CONOCIMIENTO: SEÑOR JEIN: ....

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

De Acuerdo con la A.R.—
Informar no obstante al Sr. SEMGA., a solo fin de su conocimiento, haciendo referencia al Inf. JEIN, PRI Nº 126/81 "S".- y a la presente A.R. —

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 80/81 "S".

Letra JEIN,AZ4.

I N F O R M A T I V O

PARA: SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE ARMADA.

TEMA: REACCION BRITANICA SOBRE AUTORIZACION A LA COMISION BALLENERA INTERNACIONAL PARA OPERAR EN AGUAS DE ISLAS GEORGIAS DEL SUR.

1. ANTECEDENTES:

1.1. El día 23 de noviembre fue citado por la CANCILLERIA el Oficial Superior de esta JEFATURA que integra el Grupo Jurídico Político Asesor sobre ANTARTIDA que sesiona en la DIRECCION GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS de ese MINISTERIO. Se le entregó copia del Telex 69755 originado en nuestra Embajada en LONDRES. (Se agrega copia y traducción).

1.2. El mismo se refiere a la reacción británica motivada por el pedido de autorización solicitado por la COMISION BALLENERA INTERNACIONAL, para operar en aguas de las GEORGIAS DEL SUR.

1.3. La autorización se concedió mediante el INFORMATIVO JEIN, PRI Nº 126/81 y GFH. 111432 y 121432 de noviembre, cuyas copias se agregan.

2. CONCLUSIONES:

2.1. Se produjo una reacción británica previsible y ello no afecta, por el momento, la autorización argentina concedida ni el status político actual de la zona.
No se considera necesario efectuar ninguna acción por el momento, sino solamente estar prevenidos ante la posibilidad de nuevos hechos que exijan nueva intervención argentina.-

AGREGADOS: Copia Telex 69755 y traducción.
Copia INFO.JEIN,PRI Nº 126/81"S" y GFH-111432 y 121432.

BUENOS AIRES, 9 DIC 1981

ARMADA ARGENTINA — ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA — JEFATURA DE INTELIGENCIA

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL ARMADA

///-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 80/81 "S"
Letra JEIN, A24

///-2.

CONOCIMIENTO SEÑOR JEMGA: ....

ALBERTO GABRIEL VIGO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

1981

LEGAL
ORGANISMOS
ECONOMICOS
OCCIDENTAL

TELEGRAMA ORDINARIO RECIBIDO

Número general: 69755

ORIGEN: LONDRES

Fecha y hora recepción D.T.: DIA 18 . MES NOV HORA 0230

Fecha y hora tramitado D.C.: DIA " MES " HORA 0800

Cable N° 2002.-

2002
COMISION BALLENERA INTERNACIONAL.
RECIBIOSE HOY 17, EN ESTA EMBAJADA, SIGUIENTE NOTA CIRCULAR DEL SECRETARIO ORGANISMO:
''DR. R.GAMBELL.
PLEASE REFER TO YOUR CIRCULAR COMMUNICATION (REFERENCE RG/EE/4142) DATED 2 NOVEMBER 1981 CONCERNING CORRESPONDENCE BETWEEN THE IWC SECRETARIAT AND THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM AND ARGENTINA RELATING TO THE FORTHCOMING SOUTHERN MINKE WHA LE ASSESSMENT CRUISE.
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NOR THERN IRELAND HAVE NO DOUBT AS TO UNITED KINGDOM SOVEREIGNTY OVER THE FALKLAND ISLANDS AND THEIR DEPENDENCIES. THE UNITED KIGDOM GOVERNMENT THEREFORE DO NOT ACCEPT THE DECLARATION OF THE ARGENTINE REPUBLIC, MADE IN SR MOLTENI'S LETTER TO YOU OF 30 OCTOBER, CLAIMING THAT THE FALKLAND ISLANDS, SOUTH GEORGIA AND THE SOUTH SANDWICH ISLANDS ARE AN INTEGRAL PART OF THE TE RRITORY OF THE ARGENTINE REPUBLIC AND UNDER ITS JURISDICTION.
CONSEQUENTLY, IN APPLYING TO THE BRITISH GOVERNMENT FOR THE VESSELS TO ENTER LEITH HARBOUR OR GRYTVIKEN HARBOUR, THE IWC ADOPTED THE CORRECT PROCEDURE. THE BRITISH GOVERNMENT CANNOT ACCEPT THAT THE IWC SHOULD SEEK THE AGREEMENT OF THE ARGENTI NE GOVERNMENT TO VESSELS ENTERING SOUTH GEORGIA (YOUR LETTER OF 2 NOVEMBER TO SR MOLTENI REFERS).
I SHOULD BE GRATEFUL IF YOU WOULD ENSURE THAT THIS LETTER IS CIRCULATED TO ALL RECIPIENTS OF YOUR CIRCULAR COMMUNICATION, RG/EE/4142, OF 2 NOVEMBER.
DO. P.R.FEARN
SOUTH AMERICAN DEPARTMENT
FOREIGN OFFICE'' ORTIZ DE ROZAS

B
JCL

"Dr. R. Gambell.

Hago referencia a su comunicación circular (referencia RG/EE/4142) de fecha 2 de noviembre de 1981 concerniente a la correspondencia entre la Secretaría del IWC y los gobiernos del Reino Unido y de la Argentina con respecto al próximo crucero austral de evaluación de ballenas MINKE.

El gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte no tiene dudas en cuanto a la soberanía del Reino Unido sobre las Islas Malvinas y sus dependencias. El gobierno del Reino Unido por lo tanto no acepta la declaración de la República Argentina, expresada en la carta del Sr. Molteni dirigida a Ud. el 30 de octubre, alegando que las Islas Malvinas, la Georgia del Sur y las Islas Sandwich del sur son parte integral del territorio de la República Argentina y se hallan bajo su jurisdicción. En consecuencia, al solicitar al gobierno británico autorización para que los buques entren al puerto de Leith o de Grytviken, el IWC adoptó el procedimiento correcto. El gobierno británico no puede aceptar que el IWC procure el acuerdo del gobierno argentino para que los buques entren a la Georgia del sur (referencia a su carta del 2 de noviembre al Sr. Molteni).

Le agradecería que se asegurara de que esta carta sea circulada a todos los receptores de su comunicación circular RG/EE/4142 del 2 de noviembre.

Fdo. P.R. FEARN
DEPARTAMENTO SUDAMERICANO
CANCILLERIA ORTIZ DE ROZAS

23 NOV 1981

ARMADA ARGENTINA
SECRETO

Nº 126/81
Letra JEIN,PRI

INFORMATIVO

PARA INFORMACION DE: SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

PRODUCIDO POR: JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

TEMA: Pedido autorización investigación científica en aguas de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR de la Comisión Internacional de la Ballena.

A- ANTECEDENTES:

1. En el día de la fecha (4-XI-81) el Director General de Antártida y Malvinas citó al representante de la Armada ante esa Dirección General (CN (RE) CASTAGNA) y le expuso el siguiente requerimiento:

   a) La Comisión Internacional de la Ballena tiene previsto una campaña de investigación de la Ballena "MINKE", a efectuarse con un buque soviético y dos buques japoneses aún no designados y cuyos nombres se informarán oportunamente.

   b) Como en dicha campaña está previsto navegar en aguas de las ISLAS GEORGIAS DEL SUR, entre el 15 y el 20 de Enero de 1982, e inclusive fondear sin desembarcar en alguno de sus puertos, le pidieron autorización para ello al Gobierno de GRAN BRETAÑA.

   c) Ante esta situación la Cancillería Argentina, por intermedio de su representación en LONDRES envió una formal protesta a la citada Comisión. Se le informó también que circulara la nota y que si solicitaba autorización al Gobierno argentino tendría favorable acogida.

   d) La misma fué contestada según Telex adjunto, y además efectúa el pedido de permiso a las autoridades argentinas.

   e) Por lo expuesto el Embajador BLANCO transmitió el deseo del Ministerio de Relaciones Exteriores de que se conceda el permiso solicitado a la mayor brevedad.

B- CONCLUSIONES:

1. El pedido de autorización implica un antecedente de reconocimiento del litigio argentino-británico.

2. Por lo anterior y teniendo en cuenta el compromiso asumido por la Cancillería ("favorable acogida") es conveniente otorgar la autorización solicitada.

...///2.-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 626/81 "S"
Letra .JEIN,PRI

FOJA Nº 2

///...2.-

C- ACCION RECOMENDADA:

1. Otorgar la autorización solicitada

2. Cursar el mensaje cuya copia se agrega

3. Solicitar a Cancillería requiera a la brevedad los nombres de los buques que actuarán

NRO.DE EJEMP.: Tres (3); Ej.01 destinatario - Ej.02 y 03 archivo
INTERV.TOTAL: Capitán de Navío (RE) D. CESAR A. CASTAGNA
Capitán de Fragata (RE) D. TEOFILO M. MENDEZ
INTERV.PARCIAL: SMIFRE HIPOLITO R. SAEZ

J.E.I.N. R.N.I.

ES COPIA

BUENOS AIRES, 9 NOV 1981

EDUARDO M... GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - DTO. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES - JEFATURA INTELIGENCIA

GERVASIO MENDEZ CASARIEGO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

OPINION JEOP:

APROBADO: SI - NO

ALBERTO ... VIGO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) PUBLICO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s

Exceptuada - s .... Estación transmisora .... NR

Instr. de Transmisión

Proced.	Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje	
	Z Flash	O Inmediato	P Prioridad	R Rutina	111432	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR JEMAYOAR

EJECUTIVO - S COPERVALES

INFORMATIVO - S CCARENAUSTRAL - PREFECTO - JESERHIDRO - JEOPE- JEIN - CONATRAM - MINIREX

EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

APLICACION LEY 20489 AUTORIZADA INVESTIGACION CIENTIFICA UN BUQUE SOVIETICO Y DOS JAPONESES (NOMBRES SE INFORMARAN OPORTUNAMENTE) CMM PERTENECIENTES COMISION INTERNACIONAL DE LA BALLENA CMM ENTRE 15 Y 20 JAN 82 PD AREA PREVISTA PROXIMIDADES ISLAS GEORGIAS DEL SUR

5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐

Cladirec ☐ Codirec ☐

METODO: Recepción ☐ Difusión ☐

Interceptación ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens.

Sacar ... copias

Clasificado ☐ ☐

Agrega ... de ... Págs.

Sello: ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - DTO. RELACIONES NAVALES INTERNACIONALES - JEFATURA

Lugar BUENOS AIRES

Fecha 04 - XI - 81

Promotor: ALBERTO ... VIGO, VICEALMIRANTE, JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

TRAMITESE

Of. Autorizante: GERVASIO MENDEZ CASARIEGO, CAPITAN DE NAVIO

N.N.E. 7530-25-007-1186 - 5.000.000/7/2/1980 - Tall. Graf. DIAB

...///2.-

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) PUBLICO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s

Exceptuada - s

Instr. de Transmisión ... Estación transmisora ... NR

Preced.	Circundar en rojo: Z Flash	O Inmediato	Circundar en azul: P Prioridad	R Rutina	Grupo Fecha Hora: 121432	Instrucciones del Mensaje: Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR JEIN

EJECUTIVO-S COPERVALES

INFORMATIVO-S JEMAYOAR - COARENAUSTRAL - PREFECTO - JESERHIDRO - JEOPE-CONATRAM - MINIREX

EXCEPTUADO-S ... Grupos ... BT

111432 JEMAYOAR CLN "SHONANMARU" CMM "SHONANMARU II" (JAPON) Y "VOUMCHIVYI 34" (URSS)

BT | Grupo Hora | INST FINAL | K | AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitid.		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐
METODO: Cladiree ☒ Codigo ☐ Recepción ☐ Difusión ☐ Intercepción ☐
ACLARACIONES

Referido al mens. 111432 JEMAYOAR ... Copias,
Clasificado SI ☐ NO ☒
Fg. ... de ... Pags.

Lugar BUENOS AIRES
Fecha 11 - 11 - 81.-

Promotor: EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

Of. Autorizante: TRAMITESE
[signature]
GERVASIO MENDEZ CASARIEGO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

(Sello: ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - DTO. RELACIONES INTERNACIONALES - AGENCIA INTELIGENCIA)

...///2.-

Borrador de Instrucciones Políticas

GEORGIAS

(Antecedentes)

Operación ALFA

Las situaciones que pueden presentarse con respecto al accionar del oponente luego de instalado el asentamiento son variadas. Es por ello que se han seleccionado para su análisis los siguientes modos de acción propios, en caso de un ataque armado del oponente:

E - Entregarse sin lucha

R - Resistirse
- 1. hasta las últimas consecuencias
  - 1. Exitosa
  - 2. Aniquilamiento
- 2. En función de las fuerzas en oposición

	Ventajas	Inconvenientes
E	1. No se pierden vidas 2. Puede recuperarse el material.	1. No se cumple con el objetivo ulterior de la misión. 2. Sería una muestra de debilidad en el plano internacional. 3. La opinión pública nacional criticaría acervamente la decisión y causaría una nueva frustración nacional. 4. El impacto en el frente interno sería muy desfavorable. 5. Queda afectado el honor y buen nombre del Poder Militar interviniente.
R1.1	1) Cumple con el objetivo 3) Consolidaría el frente interno y el nacional tras un hecho de reivindicación de la soberanía. 2) Dá fuertes argumentos para su utilización en los foros internacionales al ser"agresor" el oponente. 4) El aumento del costo de la Operación puede mover al oponente a negociar, y de hecho el país estaría en una posición de fuerza.	1. El costo de vidas por ambos lados podría ser alto. 2. Las instalaciones podrían sufrir daños tales que obligarán a replegar al personal. 3. Necesidad de prever un refuerzo de medios por si el oponente amplía sus fuerzas en la zona (ESCALADA).

R 1.2	1. Argumento de gran valor en los foros internacionales tendientes a reivindicar los derechos soberanos en la zona y fuerte motivación negativa para el agresor. 2. Elemento de cohesión de gran valor para el frente civil y militar.	1. Cumple parcialmente con el objetivo ulterior. 2. Elevado costo en personal y material. 3. Necesidad de iniciar una escalada militar para mantener lo indicado en V-2
R 2	1. Argumento de valor a nivel internacional con el fin de acusar de agresor al oponente y de valor paricial en lo referente a la reivindicación de soberanía.	1. No cumple el objetivo ulterior 2. Sensación parcial de frustración a nivel interno y nacional. 3. Necesidad de preparar una escalada militar con el fin de recuperar el prestigio.

Del análisis de las Ventajas e Inconvenientes surge como más conveniente el siguiente Modo de Acción:

. Resistir hasta las últimas consecuencias, ante cualquier intento de ser desalojado, estando autorizado a negociar, antes de ser neutralizado, si las ~~mismas~~ fuerzas contrapuesta cuentan con una mayoría abrumadora.

A tal fín considero como Acción Recomendada la siguiente:

1) Que la mayoría del personal de la dotación sea de I.M.

2) Que sea dotada de medios que permitan la defensa de la posición ante unidades de infantería superiores.

3) Si la decisión política es la de no limitar el conflicto debe preverse el apoyo de una unidad de superficie, con una Sección de I.M. embarcada.-

25

N° 36 "S"/82.-

Letra JEIN,AZ4.-

SECRETO

MEMORANDO

Para información de	Producido por
SEÑOR JEFE DE OPERACIONES DEL E.M.G.A.-	JEFE DE INTELIGENCIA DEL E.M.G.A.

OBJETO: Elevar Instrucciones Políticas".-

Adjunto elevo las "INSTRUCCIONES POLITICAS" para Operación "A".-

AGREGADOS: Lo que se indica en el texto.-

BUENOS AIRES, 15 MAR 1982

ARMADA ARGENTINA - ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - JEFATURA DE INTELIGENCIA

EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA - GABINETE - JEFATURA DE INTELIGENCIA

TULIO C. [illegible]
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

Distribución - Original destinatario
una copia en poder de JEIN -

N. N. E 7530 - 29 - 007 - 0413

03 DIC. /81

Sr Capitan Ricardo:

SECRETO

Segun lo conversado esta mañana, le entrego un borrador de INSTRUCCIONES POLITICAS para la operacion ALFA.

No estan pulidas ni evaluadas a fondo; sòlo tienen la finalidad de que sirvan de "papel de trabajo" para redactar un proyecto más completo. Por esa causa en algunos párrafos se pusieron algunas variantes, encerradas entre corchetes, para elegir la que se considere más ajustada a la Directiva del Superior y al PLAN DE OPERACIONES, documentos que no conozco. De cualquier manera he subrayado lo que me parece mejor.

Este borrador no es original mio en su mayor parte, sino que es una adaptacion y acomodacion de las INSTRUCCIONES POLITICAS de la "OPERACION SOL" (Thule - Corbeta Uruguay).

Nota: Opinion personal: Esta operacion me inquieta y me parece poco conveniente por multiples razones.

Cesar Castagna

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO (RE)

ARMADA ARGENTINA

SECRETO Nº ....

Letra ....

INSTRUC. POLITICAS

OPERACION "A"

1. GENERALES

1.1. Como concepto general, estas INSTRUCCIONES están vinculadas con el desarrollo de las negociaciones argentino-británicas sobre las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

Por esa causa pueden ser modificadas en cualquier momento que se considere oportuno, si la evolución política internacional lo hace aconsejable.

1.2. La operación deberá demostrar primariamente [sus objetivos de naturaleza científica], [sus objeticos de ejercicio de soberanía], ello sin perjuicio de su carácter de ocupación y de reafirmación de los derechos argentinos en el área, lo cual es el propósito fundamental.

1.3. Se ejercerán todas las acciones necesarias para documentar debidamente la ocupación e Instalación de la Estación mediante: registros, comunicaciones, filmaciones, fotografías, etc. [¿ colocación de monolito o placa?].

1.4. Se guardará el "secreto" de la Operación hasta la instalación y asentamiento definitivo de la Base, luego de lo cual operará como cualquier estación científica del país, y se aprovechará toda oportunidad favorable para realizar nuevos emprendimientos y difundir las actividades que se realicen.

Este criterio tiene relación con la negociación bilateral con GRAN BRETAÑA por el futuro de las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, motivo por el cual es susceptible de su modificación en cualquier momento.

///

SECRETO

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

2. PARTICULARES.

2.1. Durante la travesía hacia........

Si unidades propias se encontrasen con similares británicas, en aguas bajo jurisdicción argentina, y que el REINO UNIDO considera bajo su jurisdicción, y éstas últimas intentaren estableder comunicación, se intercambiarán los saludos de práctica sin dar ninguna información sobre la misión a cumplir.

Si surgiere algún intento británico de afirmar que dichas aguas están bajo su jurisdicción, se rechazará, así como también toda indicación en ese sentido.

Si se tratare de un buque de guerra se le transmitirá el texto de la nota agregada como ANEXO y se informará al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.2. En la Estación..........

2.2.1. Con apoyo en el lugar de buques propios.

Si arribara al lugar un buque británico y presentara una nota de protesta, se le contestará con una contra-protesta (Ver ANEXO), ratificando los derechos argentinos e informando de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

Si la unidad británica manifestare su intención de impedir el cumplimiento de la misión propia por la fuerza, el buque propio no se retirará en ningún caso de la zona y tratará en lo posible de no tomar la iniciativa en el uso de la misma, pero no se dudará en ~~emplearla~~ usarla si se aprecia de manera inequívoca que el buque británico tiene el propósito de emplearla. Se tratará de ganar tiempo en

111

lo posible para comunicar la novedad al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA y recibir instrucciones complementarias.

2.2.2. Sin buques propios de apoyo.

Si arriba un buque británico y su Comandante presentara una protesta, se le entregará una contraprotesta (ANEXO 1), informándose al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

Si fuerzas británicas intentaran desalojar a la dotación argentina, se opondrá a la intimación y a toda actitud de fuerza, informándose la novedad al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

Bajo ningún concepto la dotación arriará el pabellón argentino.

Si finalmente fuere superado por la mayoría y poder de las fuerzas enemigas y fuere detenido, el personal militar hará conocer su condición de tal y exigirá se labre un acta al respecto.

2.3. Buques o destacamentos de Terceros Estados.

2.3.1. Vale lo expresado en 2.2., aplicable a buques y destacamentos de terceros países en caso de que no reconocieran la soberanía argentina sobre las Islas.

2.3.2. Si por el contrario reconocen la soberanía argentina, o no la contravirtieran, se deberá documentar tal circunstancia, se les dará el tratamiento de cortesía correspondiente y se les autorizará la permanencia transitoria en el lugar del buque,

///

y destacamento, mientras se requieren instrucciones complementarias al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.4. <u>Hallazgo de instrumental científico u otros símbolos de soberanía británico</u>.

2.4.1. Si se hallare instrumental científico británico, (se confiscará) (no se adoptará ninguna medida con el mismo) y se informará al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.4.2. De arribar un buque británico en misión de recoger, reparar o instalar nuevo instrumental, y no se configuraran ninguna de las situaciones previstas en 2.2. y 2.3. (no se interferirá el cumplimiento de la misma) (se les informará que no deben hacerlo sin autorización del Gobierno Argentino) (se les presentará una protesta) (se impedirá por la fuerza) y se informará de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA quién impartirá, de ser necesario, instrucciones complementarias.

2.4.3. En caso de hallarse símbolos de cualquier naturaleza de soberanía británica, distintos de los indicados en 2.4.1., (se dejarán donde están) (se destruirán) (se procederá a su retiro) , labrándose un acta y se remitirán ambos al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

///

2.5. <u>Hallazgo de instrumental u otros símbolos de soberanía de terceros Estados</u>.

Se procederá en todos los casos como se indica en 2.4.3.

2.6. <u>Movimientos de buques y aeronaves en la zona</u>:

Cualquier movimiento de buques o aeronaves de cualquier bandera extranjera que sea advertido en zonas próximas a las Islas, será comunicado de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA. La información deberá incluir la mayor cantidad de datos posibles a efectos de poder seguir con el mayor detalle posible las actividades de unidades extranjeras en esas aguas.-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO Nº 01

Letra ....

INSTRUC. POLITICAS

OPERACION "A"

1. GENERALES

1.1. Como concepto general, estas INSTRUCCIONES están vinculadas con el desarrollo de las negociaciones argentino-británicas sobre las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

Por esa causa pueden ser modificadas en cualquier momento que se considere oportuno, si la evolución política internacional lo hace aconsejable.

1.2. La operación deberá demostrar primariamente [sus objetivos de naturaleza científica], [sus objeticos de ejercicio de soberanía], ello sin perjuicio de su carácter de ocupación y de reafirmación de los derechos argentinos en el área, lo cual es el propósito fundamental.

1.3. Se ejercerán todas las acciones necesarias para documentar debidamente la ocupación e Instalación de la Estación mediante: registros, comunicaciones, filmaciones, fotografías, etc. [¿ colocación de monolito o placa?].

1.4. Se guardará el "secreto" de la Operación hasta la instalación y asentamiento definitivo de la Base, luego de lo cual operará como cualquier estación científica del país, y se aprovechará toda oportunidad favorable para realizar nuevos emprendimientos y difundir las actividades que se realicen.

Este criterio tiene relación con la negociación bilateral con GRAN BRETAÑA por el futuro de las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, motivo por el cual es susceptible de su modificación en cualquier momento.

///

Si la unidad británica manifestare su intención de impedir el cumplimiento de la misión propia por la fuerza, el buque propio tratará en lo posible de no tomar la iniciativa en el uso de la misma, pero no dudará en usarla si se aprecia de forma inequívoca que el buque británico tiene el propósito de emplearla.

Cesará las operaciones cuando note que el oponente depone su actitud ofensiva.

Se tratará de ganar tiempo en

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

2. <u>PARTICULARES</u>.

2.1. <u>Durante la travesía hacia</u>........

Si unidades propias se encontrasen con similares británicas, en aguas bajo jurisdicción argentina, y que el REINO UNIDO considera bajo su jurisdicción, y éstas últimas intentaren establecer comunicación, se intercambiarán los saludos de práctica sin dar ninguna información sobre la misión a cumplir.

Si surgiere algún intento británico de afirmar que dichas aguas están bajo su jurisdicción, se rechazará, así como también toda indicación en ese sentido.

Si se tratare de un buque de guerra se le transmitirá el texto de la nota agregada como ANEXO y se informará al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.2. <u>En la Estación</u>..........

2.2.1. <u>Con apoyo en el lugar de buques propios</u>.

Si arribara al lugar un buque británico y presentara una nota de protesta, se le contestará con una contra-protesta (Ver ANEXO), ratificando los derechos argentinos e informando de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

Si la unidad británica manifestare su intención de impedir el cumplimiento de la misión propia por la fuerza, el buque propio tratará en lo posible de no tomar la iniciativa en el uso de la misma, pero no dudará en usarla si se apreció de forma inequívoca que el buque británico tiene el propósito de emplearla.

- Cesará las operaciones cuando note que el oponente depone su actitud ofensiva.

Se tratará de ganar tiempo en

lo posible pa comunicar la novedad al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA y recibir instrucciones complementarias.

2.2.2. Sin buques propios de apoyo.

-Si arriba un buque británico y su Comandante presentara una protesta, se le entregará una contraprotesta (ANEXO I), informándose al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

-Si fuerzas británicas intentaran desalojar a la dotación argentina, se opondrá a la intimación y a toda actitud de fuerza, informándose al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

-Bajo ningún concepto arriará el pabellón argentino.

-Resistirá hasta las últimas consecuencias cualquier intento de ser desalojado, y sólo decidirá negociar después de haber iniciado las acciones de defensa, cuando su oponente cuente con fuerzas decididamente superiores.

-Si finalmente fuere superado, el personal militar hará conocer su condición de tal y exigirá que se labre un acta al respecto.

2.3. Buques o destacamentos de Terceros Estados.

2.3.1. Vale lo expresado en 2.2., aplicable a buques y destacamentos de terceros países en caso de que no reconocieran la soberanía argentina sobre las Islas.

2.3.2. Si por el contrario reconocen la soberanía argentina, o no la contravirtieran, se deberá documentar tal circunstancia, se les dará el tratamiento de cortesía correspondiente y se les autorizará la permanencia transitoria en el lugar del buque,

///

SECRETO

lo posible pса comunicar la novedad al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA y recibir instrucciones complementarias.

2.2.2. Sin buques propios de apoyo.

- Si arriba un buque británico y su Comandante presentara una protesta, se le entregará una contraprotesta (anexo) informándose al C. en Jefe de la ARMADA—
- Si fuerzas británicas intentaran desalojar a la dotación argentina, se opondrá a la intimación y a toda actitud de fuerza, informándose al C. Com. en J. de la ARMADA.
- Bajo ningún concepto arriará el pabellón argentino.
- Resistirá hasta las últimas consecuencias cualquier intento de ser desalojada, y sólo decidirá negociación después de haber iniciado las acciones de defensa, cuando su oponente cuente con fuerzas decididamente superiores.
- Si finalmente fuese superado, el personal militar hará conocer su condición de tal y exigirá que se labre un acta al respecto —

2.3. Buques o destacamentos de Terceros Estados.

2.3.1. Vale lo expresado en 2.2., aplicable a buques y destacamentos de terceros países en caso de que no reconocieran la soberanía argentina sobre las Islas.

2.3.2. Si por el contrario reconocen la soberanía argentina, o no la contravirtieran, se deberá documentar tal circunstancia, se les dará el tratamiento de cortesía correspondiente y se les autorizará la permanencia transitoria en el lugar del buque, ///

y destacamento, mientras se requieren instrucciones complementarias al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.4. <u>Hallazgo de instrumental científico u otros símbolos de soberanía británico</u>.

2.4.1. Si se hallare instrumental científico británico, [se confiscará] [no se adoptará ninguna medida con el mismo] y se informará al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

2.4.2. De arribar un buque británico en misión de recoger, reparar o instalar nuevo instrumental, y no se configuraran ninguna de las situaciones previstas en 2.2. y 2.3. [no se interferirá el cumplimiento de la misma] [se les informará que no deben hacerlo sin autorización del Gobierno Argentino] [se les presentará una protesta] [se impedirá por la fuerza] y se informará de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA quién impartirá, de ser necesario, instrucciones complementarias.

2.4.3. En caso de hallarse símbolos de cualquier naturaleza de soberanía británica, distintos de los indicados en 2.4.1., [se dejarán donde están] [se destruirán] [se procederá a su retiro] , labrándose un acta y se remitirán ambos al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

///

2.5. Hallazgo de instrumental u otros símbolos de soberanía de terceros Estados.

Se procederá en todos los casos como se indica en 2.4.3.

2.6. Movimientos de buques y aeronaves en la zona:

Cualquier movimiento de buques o aeronaves de cualquier bandera extranjera que sea advertido en zonas próximas a las Islas, será comunicado de inmediato al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA. La información deberá incluir la mayor cantidad de datos posibles a efectos de poder seguir con el mayor detalle posible las actividades de unidades extranjeras en esas aguas.-

Anexo I

TEXTO DE NOTA PARA UN BUQUE DE GUERRA EN AGUAS TERRITORIALES.- (Harta 12 Ms)

Lugar y Fecha:.....................

AL SEÑOR COMANDANTE DE.....

Tengo el agrado de dirigirme al señor Comandante con el objeto de rechazar sus manifestaciones.... (aquéllas que pretendan calificar como bajo jurisdicción británica a las aguas territoriales en que se encuentran ambos buques) e informarle que el buque a su mando se halla en aguas territoriales argentinas y que, de acuerdo a las normas del Derecho Internacional y a las reglamentaciones dictadas por el Gobierno Argentino de conformidad con éste último, su paso por las mismas está sujeto al permiso de las autoridades argentinas.

Me es muy grato saludar al señor Comandante con toda consideración y hacer propicia esta oportunidad para ofrecerle la ayuda que pudiera necesitar durante su permanencia en aguas argentinas.

Firma del Comandante.....................

Anexo I

TEXTO DE NOTA PARA UN BUQUE DE GUERRA

TO THE COMMANDING-OFFICER OF........

Dear sir

I wish to announce my firm rejection to your claim concerning.................., and at the same time inform you that the ship under your command is now sailing in Argentine's territorial waters. According to the provisions of International Law and Argentine government's own regulations, such sailing is subject to Argentine authorities' leave.

I have much pleasure in offering you whatever help you may require during your permanency in Argentine's sea.

Yours truly

ANEXO II

TEXTO DE NOTA PARA UN BUQUE DE GUERRA EN AGUAS BAJO JURISDICCION ARGENTINA (entre 12 y 200 millas)

Lugar y Fecha:..................

AL SEÑOR COMANDANTE DE.........

Tengo el agrado de dirigirme al señor Comandante con el objeto de rechazar sus manifestaciones.

(Variante 1: pretensión británica de afectar la libertad de navegación entre 12 y 200 millas).

e informarle que el buque a su mando se encuentra en aguas de jurisdicción argentina donde el país reconoce la libertad de navegación.

(Variante 2: pretensión británica de impedir actividades atinentes a los recursos: investigación científica, pesca, etc., entre 12 y 200 millas).

e informarle que se encuentra en aguas bajo jurisdicción argentina a estos efectos.

Me es muy grato saludar al señor Comandante con toda consideración y hacer propicia la oportunidad para ofrecerle la ayuda que pudiera necesitar durante su permanencia en aguas argentinas.

Firma del Comandante..................

ANEXO II

TEXTO DE NOTA PARA UN BUQUE DE GUERRA EN AGUAS BAJO JURISDICCION ARGENTINA (entre 12 y 200 millas)

Lugar y Fecha:......................

TO THE COMMANDING OFFICER OF.............

I wish to inform you that I firmly reject your statements:

(Variante 1:

and let you know that the ship under your command is in Argentine jurisdictional waters where our country recognizes the right of free navigation.

(Variante 2:

and let you know that to those purposes you are in Argentine jurisdictional waters.

I have deep pleasure in offering you whatever help you might need during your stay in Argentine waters.

Sincerely

Reunion Comité Militar día 16/3/82 resolvió anular operación "ALFA" — Fué resolución promovida especialmente por C. en J. de la FAA y apoyada por el Canciller —

B. Aires, 17/3/82

[signature]

CESAR AUGUSTO CASTAGNA
CAPITAN DE NAVIO

Traducción 27

SECRETO Original a continuación 23.3.82

INFORME

Los ministros han decidido que el HMS Endurance deberá continuar viaje hacia las Georgias del Sur con el objeto de trasladar a los argentinos que quedan allí.

La permanencia argentina en Leith, contrariamente a lo asegurado anteriormente por el Dr. Blanco de que el buque partiría con el mencionado grupo, no nos deja más alternativa que adoptar esta medida. Los trabajadores argentinos se encuentran en Leith en forma ilegal y no podemos permitir que permanezcan allí. De acuerdo a los planes actuales, el HMS Endurance llegará a Leith el 24 de marzo para llevar a sus hombres de regreso a la Argentina via Puerto Stanley. Nuestra intención es llevar a cabo esta operación en forma pacífica, correcta y lo más discretamente posible. Esperamos que el gobierno argentino, de ser posible, solicite la cooperación de sus hombres en Leith. Tenemos en cuenta la necesidad de resguardad la integridad de los equipos desembarcados allí.

Lamentamos profundamente haber tenido que tomar esta decisión. Esperábamos que la promesa argentina de que el buque y los trabajadores se irían habría permitido que este incidente pasara sin mayores daños políticos. Deseamos que sus consecuencias políticas puedan ser minimizadas con un hábil tratamiento por ambas partes. Pero deberá quedar claro que la situación no fue buscada por nosotros, sino que se debió al irresponsable accionar de Davidoff y a la evidente falta de capacidad del gobierno argentino para adoptar las medidas necesarias para remediarla.

Informaremos en forma similar al encargado de negocios argentino en Londres.

En vista del considerable interés público despertado en Londres, los ministros harán hoy en el Parlamento una declaración referida a la situación y a las acciones que se

tomarán. No obstante, no nos proponemos informar aún acerca del rol del HMS Endurance.

22.3.82

SPEAKING NOTE

Ministers have agreed that HMS Endurance should continue to South Georgia in order to remove the remaining Argentines.

The continued Argentine presence at Leith, contrary to Dr Blanco's previous assurance that the ship and party would depart, leaves us no option but to take this action. The Argentine workforce are at Leith illegally and we cannot allow them to remain. On present plans HMS Endurance will arrive at Leith on 24 March in order to take the men on board and return them to Argentina via Port Stanley. Our intention is to conduct this operation correctly, peacefully and in as low a key as possible. We hope that the Argentine Government will, if they are able to do so, advise the Argentine workmen at Leith to cooperate. We have in mind the need to ensure that equipment landed at Leith is properly safeguarded.

We deeply regret that this action is being forced on us. We had hoped that the previous Argentine undertaking that the ship and party would leave, would have allowed this incident to be surmounted with the least political damage. Our hope is that the political consequences, with careful handling on both sides, can continue to be minimised. But it should be quite clear that this situation has not been of our seeking. It has been Davidoff's irresponsible action and the apparent inability of the Argentine Government to take the necessary remedial action which has brought it about.

We will speak similarly to Argentine Chargé d'Affaires in London.

In view of the considerable public interest in London Ministers will be making a statement in Parliament today on the situation and on the action we are taking. We do not however at this stage intend referring to HMS Endurance's role.

SECRETO

(27)

23-3-82

En vista de la fuerte reacción que este incidente ha despertado en el Reino Unido (según vuestro Encargado de Negocios lo ha comprobado hoy en el Parlamento), es indispensable que se proceda a retirar sin demora al resto del personal argentino destacado a Georgias del Sud. Si el Gobierno Argentino puede tomar medidas para que el Bahía Buen Suceso vuelva de inmediato a Leith a fin de recoger al resto del personal y sus equipos para trasladarlos a la Argentina, yo estaría dispuesto a autorizarlo y no habría necesidad de que interviniera el HMS Endurance. Si así no pudiera ocurrir, no nos quedará otra alternativa que proceder a retirarlos nosotros mismos. En consecuencia, espero que el Gobierno Argentino pueda cumplir con lo que solicitamos y nos haga saber, tan pronto como sea posible, cuándo considera que el Bahía Buen Suceso puede llevar a cabo esta tarea.

En este momento, nuestro principal objetivo debe consistir en evitar que este problema adquiera trascendencia política. Es indispensable que no perdamos de vista la necesidad prioritaria de asegurar la existencia del clima pacífico adecuado para nuestros esfuerzos mutuos, destinados a hallar una solución pacífica del conflicto en torno a las Malvinas por vía de las negociaciones. Para lograr este propósito, ambos debemos tratar de encarar el problema actual con tanta prudencia y sensatez como nos sea posible.

SECRETO

27

23-3-82

En vista de la fuerte reacción que este incidente ha despertado en el Reino Unido (según vuestro Encargado de Negocios lo ha comprobado hoy en el Parlamento), es indispensable que se proceda a retirar sin demora al resto del personal argentino destacado a Georgias del Sud. Si el Gobierno Argentino puede tomar medidas para que el Bahía Buen Suceso vuelva de inmediato a Leith a fin de recoger al resto del personal y sus equipos para trasladarlos a la Argentina, yo estaría dispuesto a autorizarlo y no habría necesidad de que interviniera el HMS Endurance. Si así no pudiera ocurrir, no nos quedará otra alternativa que proceder a retirarlos nosotros mismos. En consecuencia, espero que el Gobierno Argentino pueda cumplir con lo que solicitamos y nos haga saber, tan pronto como sea posible, cuándo considera que el Bahía Buen Suceso puede llevar a cabo esta tarea.

En este momento, nuestro principal objetivo debe consistir en evitar que este problema adquiera trascendencia política. Es indispensable que no perdamos de vista la necesidad prioritaria de asegurar la existencia del clima pacífico adecuado para nuestros esfuerzos mutuos, destinados a hallar una solución pacífica del conflicto en torno a las Malvinas por vía de las negociaciones. Para lograr este propósito, ambos debemos tratar de encarar el problema actual con tanta prudencia y sensatez como nos sea posible.

ARMADA ARGENTINA

Centro de Estudios Estratégicos

CONFIDENCIAL

Ejemplar Nº 28

ATLANTICO SUR

Documento de Trabajo

1982

El presente documento contiene los resultados del seminario sobre el Atlántico Sur, realizado en el Centro de Estudios Estratégicos durante el año 1981 de acuerdo con el siguiente temario:

1. Conclusiones.

2. Objetivos nacionales de proyección externa.

3. Objetivos argentinos en el Atlántico Sur.

. . .

CONCLUSIONES

GENERALES

- El área considerada puede definirse a nivel global como un espacio "periférico" al núcleo de poder occidental.
  Sus aguas integran el espacio marítimo en el que se ha desarrollado la expansión y mantenido la vinculación de los pueblos occidentales cristianos.

- El interés que revista dicha área a nivel global está dado por la existencia en ella de recursos, cuya disposición resulta imprescindible a las naciones más desarrolladas y por la importancia vital de las vías de comunicaciones que se despliegan en la misma como parte integrante del hemisferio oceánico y único espacio marítimo natural de vinculación entre los pueblos del Atlántico Norte con América del Sur, Africa Occidental y Oriental, Area del Golfo Pérsico, Asia y Oceanía.

- Lo anterior permite suponer que en caso de una confrontación global el área se convertirá en un espacio marítimo vital para la defensa de las naciones desarrolladas y que en el mismo se llevarán a cabo acciones de interdicción sobre sus líneas de comunicaciones.

- A nivel regional, y nacional constituye para los estados ribereños un área marítima de importancia vital, a través de la cual se desarrollan la casi totalidad de sus intercambios internacionales.

- La posibilidad de que sus recursos puedan pasar bajo control del área Socialista crearía una amenaza de gravedad extrema para el área desarrollada de Occidente, que rompería el equilibrio existente, pues para algunos de ellos no existen fuentes alternativas.

- La región Sudoccidental Atlántica aparece hoy como un área no afectada por el despliegue estratégico que la U. Soviética por sí o por intermedio de países satélites ha realizado en este océano, hecho que no debe verse desvinculado de los

esfuerzos que por desestabilizarla, ha efectuado el marxismo internacional.

- La evolución de la situación mundial hace suponer una valoración creciente de la región, como área de recursos.
- La proximidad de sus masas continentales hacia la Antártida le otorga una posición geoestratégica favorable para accionar en la misma y para las comunicaciones aéreas transpolares y transantárticas.
- La región está caracterizada en sus tres frentes por la existencia de varias situaciones conflictivas de naturaleza diversa.

PARTICULARES

- El Atlántico Sur constituye un área vital como integrante del "mar de interés argentino".
- Las naciones que integran los frentes atlánticos, americano y africano presentan características culturales, condiciones políticas internas, niveles de desarrollo económico y tecnológico y potenciales militares muy diferentes entre sí, lo que otorga a esta área un grado considerable de heterogeneidad.
- Ambos frentes no han establecido entre sí una vinculación efectiva y permanente de consideración, no obstante haber celebrado sus estados varios acuerdos a tales efectos. Brasil ha sido el país que más ha avanzado en este sentido.
- Cada uno de los frentes mantiene en forma aislada relaciones activas con las áreas desarrolladas y los resultados de ellas constituyen factores condicionantes para el desenvolvimiento de los países que los integran, como así también para el equilibrio general de la región.
- Esta vinculación conserva su importancia pasada, en los campos culturales, económicos y tecnológicos, debilitándose progresivamente en los políticos y militares. En el caso de los estados del frente americano, como consecuencia de la consolidación de sus perfiles y potenciales naturales y en el del africano como consecuencia de la descolonización y de la acción de los países del área marxista en el continente.

- Del análisis del PNB se deducen las siguientes relaciones con otras áreas: (1979)

  Atlántico Sur: 1,0; Mediterráneo: 3,0; Atlántico Norte: 12,2

- El valor de las importaciones C.I.F. de la región representan el 3,4 % de las mundiales; el de las exportaciones el 3,9 % de las mismas. De las primeras corresponde el 1,6 % al frente americano y el 1,7 % al africano. De las exportaciones los valores equivalentes son el 1,6 % al americano y el 2,3 % al africano (1977).

- Para el año 1978, la suma de los PB de los tres países del frente Americano han constituido el 80 % del PB de América del Sur.

  Descompuestas estas cifras por países resulta una contribución de Argentina de 38,3 % para 1960 y de 22,2 % para 1978; Brasil de 57 % para 1960 y 75,5 % para 1978; Uruguay del 4,7 % en 1960 y 2,3 % en 1978.

  En valores absolutos los incrementos porcentuales de los respectivos productos brutos han sido en el período 1960/1978 Argentina 78 %, Brasil 265 %, Uruguay 31 %.

- El intercambio intrazonal de los países del frente americano reviste gran importancia.

- En el frente africano se puede calificar a Sudafrica como país segregado de los de su continente a consecuencia de la política racial impuesta por su población blanca; a países con regímenes marxistas (Angola-Benin-Congo) y al resto gobernados en su mayoría autocráticamente, con partidos únicos y en un marco de inestabilidad política. Las naciones que integran a estos dos últimos grupos persiguen como objetivo común la afirmación de los valores africanos. Muestra un gran desnivel económico entre los países que lo integran pudiéndose distinguir la existencia de un país desarrollado (Sudafrica) dos países exportadores de petróleo, Nigeria y Gabón, y el resto de los países con economías más o menos primarias. El PB percápita de los países que lo integran es el siguiente: (1979) Gabón 3280; Sudafrica 1720; Namibia 1220; Costa de Marfil 1060; Nigeria 670; Camerún 560; Liberia 490; Angola 440; Ghana 400 ; Togo 340; Zaire 260; S. Leona 250; Benin 250; lo

cual ubica a varios de ellos entre las naciones más pobres del mundo.

- Con excepción de Sudafrica los rendimientos de su producción son en general bajos por falta de tecnología adecuada, mano de obra calificada y déficits en la conducción empresaria.

- Poseen una agricultura de productos tropicales y subtropicales con saldos exportables considerables.

- La ganadería es de tipo pastoril, la silvicultura permite exportar grandes cantidades de maderas y sus productos.

- La minería constituye la actividad más importante y materias tales como el platino, cromo, manganeso, niquel, vanadio, fluorosfato, oro, amianto, uranio, diamantes, etc. constituyen materiales críticos para los países industrializados especialmente para los de Europa Occidental.

- En casi todos los países ex-colonias, las metrópolis han conservado preeminencia económica, y en algunos influencia política.
  Existe un avance hacia la estatización de sus economías.

- El comercio exterior de los países del frente africano de mayor magnitud es el que desarrollan con Europa Occidental, principalmente Inglaterra, Alemania Federal y Francia, siguiendo en orden de importancia los EE.UU. y Japón.
  El intercambio comercial intrazonal es de poca relevancia.

- Los países miembros de la Organización para la Unidad Africana (OAU) han implementado en 1980 medidas de acción común y planes de integración económica a nivel nacional, subregional y regional.

- En lo que respecta al frente antártico, las motivaciones económicas de mayor gravitación al presente son las que tienden al aprovechamiento de los recursos del mar.
  Los países con mayor interés en el aprovechamiento de los recursos del mar (krill) son la URSS, el Japón y Polonia, y desean materializar la pesca con las menores limitaciones posibles.
  En cuanto a la utilización de los recursos minerales (petróleo) encuentra a los EE.UU. como su más dinámica interesado, mientras que la URSS defiende la tesis de mantener los recursos estimados como reserva para el futuro.

Es evidente que las posturas de ambas partes se basan en las reservas existentes de sus respectivas superficies territoriales, o de sus áreas de influencia.
Los recursos de la Antártida pueden calificarse como reservas a utilizar a medida que la tecnología permita su utilización económica o el mundo se vea forzado a su extracción por razones estratégicas.

- Existe una tendencia al aumento en el número de países con interés en la Antártida, como así también a la internacionalización de la misma.

- La posición argentina en la región, si bien limitada por la situación general, muestra entre otros los siguientes factores de fortaleza y de debilidad:

FACTORES DE FORTALEZA

. Antecedentes históricos
. Facilidades en el territorio Continental (Logísticas, técnicas, personal etc.)
. Razonable despliegue de bases adecuadamente situadas
. Control del único lugar conocido en el continente que permite el uso de aviones mayores con tren convencional durante la mayor parte del año (Marambio).
. Razonable flota polar
. Personal capacitado para operar en tierra, aire y mar.

FACTORES DE DEBILIDAD

. Escasez de medios financieros para los ingentes costos de una investigación científica y exploratoria profunda.
. Escasez de know-how necesario para tareas de exploración o prospección en un medio ambiente hostil como el antártico.
. Reclamaciones territoriales sobrepuestas con Chile, Reino Unido y eventualmente otros países sudamericanos que, aunque no puedan hacer reclamaciones actualmente por su carácter de Partes Contratantes del Tratado, avanzan en ocasiones extraoficialmente sus pretensiones.

. Incremento del número de Estados no reclamantes entre las Partes Consultivas con las nuevas incorporaciones de Polonia y Alemania Federal.

Actualmente existen siete reclamantes y siete no reclamantes, pero el balance se inclinará pronto seguramente a favor de los no territorialistas con el peso del poder gravitante de EE. UU. y URSS entre ellos.

. Falta de reconocimiento de la reclamación argentina por la mayor parte de los Estados Partes del Tratado. Unicamente Chile reconoce parcialmente tal reclamación.

. Pretensión de ingerencia en lo antártico, cada vez mayor, de la Comunidad Internacional en sus distintas expresiones (Conferencia de Derecho del Mar, No Alineados, Foros sobre Medio Ambiente, etc.).

- En 1977 la población de la región alcanza a 337,5 millones (8,1% de la mundial) de los cuales el 45,0% corresponden al frente americano y el 55% al africano.
  Para el año 2000 se calcula que la población total alcanzará a 602 millones (10% de la mundial) distribuidos el 41% en el frente americano y el 59% en el africano. Para entonces los países más poblados serán el Brasil con 212 millones (35% de la región); Nigeria con 136 (23% de la región); Sudafrica con 48 (8% de la región); Zaire con 47 (8% de la región) y Argentina con 33 (5% de la región).

- Se estima que el frente antártico no mostrará en este aspecto variaciones sensibles con respecto a su situación actual.

- Estas poblaciones acusan marcadas diferencias en sus situaciones educacionales, ya sea si se comparan ambos frentes entre sí o los países de cada uno de los frentes, como así también los distintos niveles en que se divide su enseñanza.
  En el frente africano y no obstante a los bajos índices actuales no debe descartarse a la educación como uno de los factores más importantes para su evolución futura.
  Distintas circunstancias políticas, económicas y sociales han dado como resultado que en 1980 existan en el continente africano 2.894.400 refugiados y 1.675.000 desplazados.

- El tráfico marítimo en volumen con origen en la región (año 1976) constituyó el 10 % del

mundial correspondiendo un 7% al frente africano (petróleo, minerales y maderas principalmente) y un 3% al americano (mineral de hierro y productos agrícolas principalmente).

- El tráfico marítimo con destino a la región representó (1976) un 4% del mundial, integrado en un 2% el correspondiente al frente africano y el 2% al del americano. Estos tráficos están formados en el frente africano por productos alimenticios, manufacturas y bienes de capital. En el frente americano por petróleo, carbón siderúrgico, bienes de capital y productos intermedios.

- El tráfico marítimo intraregional, en el frente africano no reviste mayor significación comparado con el correspondiente al que se cumple con el área desarrollada. Se pueden considerar de mediana significación los movimientos de combustibles con origen en Nigeria y Gabón y los productos alimenticios.
  En el frente americano el tráfico marítimo intraregional reviste gran importancia.

- Los tráficos marítimos señalados precedentemente toman las siguientes áreas focales más importantes: Guinea, Cabo de Buena Esperanza y Senegal en el frente africano: Recife, Guanabara y el Plata en el americano.

- A su vez y en relación con los tráficos citados y con las rutas oceánicas que circunnavegan ambos continentes surgen las posiciones relativas favorables de Brasil, Argentina y Sudafrica y la neutralización de la saliente occidental africana a esos efectos por la atomización de países en ella.

- La importancia estratégica de los pasos del Atlántico Sur; "africano" ("Africa-Antartida") "americano" ("América-Antártida") y "norte" (América-Africa") se halla condicionada fundamentalmente por la operabilidad de los canales de Suez y Panamá, para los distintos tráficos, tanto por razones de seguridad (inestabilidad de las áreas del Golfo Pérsico y Caribe), como económicas. Asimismo y para determinadas cargas, puede influir el desarrollo de ductos y puentes terrestres.

- Se supone que tales restricciones a su importancia estratégica no operarían en el caso de movimientos transoceánicos de fuerzas militares de consideración.

- Las líneas de comunicación BRASIL-ARGENTINA-CABO DE BUENA ESPERANZA, en ambos sentidos deben considerarse de importancia estratégica permanente para ambos países, independientemente de situaciones particulares tales como la clausura de los canales de Panamá y Suez.

- La profundización del Canal de Suez, el incremento de la producción de petróleo en áreas nuevas (México-Mar del Norte-Alaska) variaciones de la misma como así también una menor demanda mundial podría traducirse en el mediano plazo en un acortamiento de las rutas tradicionales, apreciándose como probable que superpetroleros desafectados por esa causa de sus actuales líneas, operen competitivamente en el tráfico costa a costa de América del Norte por la ruta del Cabo de Hornos, incrementándose el valor estratégico de esta última.

- Aproximadamente un 70% del tráfico marítimo de Africa Occidental se cumple con Europa, un 11 % con EE.UU. y un 10% con el Japón. Estos movimientos son servidos por compañías marítimas de los países de la región, de Europa, de EE.UU. y de Oriente, por sí o en consorcios armatoriales, sumando en 1974, 44 con Europa, 15 con América del Norte y 13 con Asia.

- Argentina y Brasil mantienen vinculación marítima con líneas de su bandera.
Excluida Sudafrica, el 56% del tráfico de carga seca de importación y el 11% de la exportación se cumple en líneas regulares.

- Los tráficos marítimos de graneles con origen y destino en la región sumados a los tráficos en tránsito hacen que por el Atlántico Sur circulen el 39,6% del tráfico mundial de petróleo, el 39,4% del mineral de hierro, el 17,0% del de carbón y el 8,0% del de granos.

- Las flotas mercantes de los países de Africa Occidental forman el 0,4% del tonelaje de Registro Bruto Mundial.
El correspondiente a los de la costa Este de América del Sur el 1,5%. De todas ellas se destacan las de Brasil y Argentina.
Las nuevas construcciones indican un incremento mayor en las banderas del frente atlántico sudamericano.

- La industria naval del Brasil figura entre las primeras del mundo por el volumen de su producción, destinando (1979) algo más de la cuarta parte del TPB de sus construcciones al mercado mundial.

- Los países de ambos frentes desarrollan políticas de protección a sus banderas, mostrando una mayor tradición y evolución en ese sentido los países americanos, a los que puede considerarse como líderes en esa política.

- La captura anual en el Atlántico Sur representa aproximadamente el 10% de la pesca marítima mundial y el 15% de la potencial (excluidos krill y calamares).

- A su vez ese 10% comprende las capturas del Atlántico Sudoccidental que han oscilado entre el 10% y el 20% del mismo, y las de las áreas Centro y Sud Orientales que han sumado entre un 80% y un 90%, con una participación mayor de la primera de las dos últimas.

- Las capturas en el Atlántico Sur por países o grupos de ellos corresponden aproximadamente en un 45% a las efectuadas por las naciones africanas; en un 10% por las sudamericanas; en un 25 % por la URSS; en un 15% por países europeos y en un 5% por asiáticos.

- A su vez las capturas efectuadas por los estados ribereños incluidos en el presente han alcanzado (1977) al 5% de las mundiales, correspondiendo dos terceras partes a los países del frente africano y una tercera parte a los del frente americano.

- Brasil, Ghana, Nigeria y Zaire aparecen como importadores. Argentina y Sudafrica como exportadores.

- Tanto en la costa sudafricana como en la tropical africana existe falta de concordancia entre las áreas ricas en recursos y las densamente pobladas.

- La característica más significativa del Atlántico Sur está constituida por el hecho de ser una de las pocas áreas pesqueras con posibilidades de incrementar su producción.

- En el frente americano el Brasil obtiene la mayor parte de su petróleo de yacimientos costa afuera. Argentina y Uruguay se encuentran en la etapa de prospección.

- En el frente africano producen petróleo de ese o rigen Nigeria, Gabón, Angola y el Congo.

- Al Sur y SE del talud de la plataforma continental argentina existen concentraciones de nódulos polimetálicos, como así también al S y SW del talud de la africana. En el área Central del Atlántico Sur aparecen concentraciones en forma aislada.

- La tercera conferencia sobre Derecho del Mar ha marcado el consenso sobre Mar Territorial de 12 millas y Zona Económica Exclusiva de 200 millas.

- En el orden militar y en su conjunto el área se destaca por el bajo índice de sus gastos en defensa. Así asignando el valor al Atlántico Sur resultan: Medio Oriente 4,0; Asia 10; Pacto de Varsovia 19; NATO 24.

- Estados Unidos, la U. Soviética, Chile, G. Bretaña y Francia poseen capacidad para mantener operaciones en el área.

  Las islas oceánicas de Tristán da Cunha y Gough pueden adquirir importancia estratégica para la Argentina en la eventualidad de una desviación de nuestras ruta marítimas por el Cabo de Buena Esperanza.

- Las naciones del Atlántico Sur participan del conflicto E-W (Mundo Comunista-Mundo Libre) y del conflicto Norte-Sur (Mundo desarrollado-Mundo en desarrollo) en su condición de miembros de la comunidad internacional.

- En el Océano Atlántico Sur Oriental se halla en desarrollo el conflicto de Africa del Sur con el resto del continente por su política de segregación racial (Apartheid) y el de Namibia, región bajo dominio efectivo de Sudafrica en abierta contradicción con los mandatos de la ONU.

- En el Océano Atlántico Sur Occidental Austral se encuentran en desarrollo los siguientes conflictos de soberanía, de importancia estratégica vital para Argentina:

  a) Con Inglaterra por las islas Malvinas, Georgias y Sandwich.

  b) Con Chile por la división de los Océanos Atlántico y Pacífico y del Beagle.

c) Con los países que no reconocen la existencia de sectores en el Continente Antártico.

d) Con los países que reclaman parte de nuestro sector Antártico (Chile e Inglaterra).

- El conflicto de Malvinas ha llevado al Atlántico Sudoccidental la presencia activa del poder militar inglés y ha involucrado a los Estados Unidos en la problemática de la región.

- Se considera necesario determinar el tonelaje de seguridad que debe mantener la República Argentina bajo su bandera.

. . .

OBJETIVOS

1) Establecer el concepto de "Mar de Interés Argentino" como aquel que comprende a las áreas marítimas donde se proyecta el poder nacional, se desarrollan nuestras líneas de intercambio y comunicaciones y existen recursos cuya explotación es necesario o conveniente realizar y sobre las cuales se puede ejercer un adecuado grado de control.

2) Materializar una política coherente en las relaciones con los países ribereños del Atlántico Sur llevándola a cabo por áreas, en forma realista e independiente y sin condicionar los resultados de una a la marcha de las demás, en razón de la heterogeneidad que muestran los países del área y los objetivos en presencia.

3) Mantener una acción permanente en los espacios marítimos bajo soberanía nacional a través de la presencia y las actividades económicas, científicas, tecnológicas y militares.

4) Fortalecer la toma de conciencia por parte de la población de los derechos, intereses y realidades condicionantes en el Atlántico Sur.

5) Desplazar a Chile de sus posiciones Atlánticas, contener su expansión hacia el Este y rechazar toda pretensión de actuar como potencia Atlántica.

6) Procurar que las situaciones conflictivas con Brasil no incidan negativamente en el diferendo con Chile.

7) Interferir en la consolidación del dominio británico sobre Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

8) Incrementar la capacidad de control en el área focal austral de comunicación interoceánica, mejorando la información sobre los tráficos que

circunnavegan el continente Sudamericano en el área de los pasajes australes.

9) Afirmar la soberanía nacional en la Antártida, incrementando la capacidad operativa científica y tecnológica y la presencia argentina, a fin de alcanzar una posición flexible y favorable ante cualquier alternativa vinculada al status del Tratado Antártico.

10) Incrementar el poder militar en el área de desarrollo del conflicto austral.

11) Impedir que por aplicación de la Convención de los recursos vivos antárticos se afecten recursos e intereses argentinos.

12) Fortalecer la atracción N-S hacia el área focal del Plata a través del mejoramiento del sistema fluvial y del de transferencia entre los sistemas fluviales y marítimos, mediante la implementación del Puerto de Aguas Profundas.

13) Impedir que por aplicación del Tratado del Río de la Plata se afecten recursos y otros intereses argentinos.

14) Mantener el control del área focal del Plata.

15) Aumentar y afirmar la presencia argentina en el Frente Africano a través del intercambio comercial, la exportación de tecnología y mantener una evaluación actualizada sobre la conveniencia de acciones de aproximación en otras áreas, a fin de reducir el distanciamiento actual.

16) Mantener actualizada la información estratégica sobre el despliegue de otras potencias en el área, sea militar o de otro carácter, y contener las acciones que afecten nuestros intereses en la misma.

17) Preservar los derechos exclusivos de nuestro país en su plataforma y en la zona económica exclusiva.

18) Preservar los recursos vivos del mar mediante acuerdos con los países interesados en actividades de pesca fuera del límite de nuestra Zona

Económica Exclusiva, con la finalidad de evitar la depredación a partir de la milla 201.

19) Proceder a la jerarquización normativa del derecho del mar en el orden nacional, y a su aplicación.

20) Desarrollar la política de control de contaminación de las aguas a nivel nacional y propugnar la consecuente a nivel regional y global.

21) Determinar y mantener el tonelaje de seguridad bajo pabellón nacional.

. . .

OBJETIVOS NACIONALES DE PROYECCION EXTERNA

1. Consolidar la identidad nacional mediante el afianzamiento de los valores occidentales y cristianos y de los principios y sistemas consagrados por la Constitución Nacional.

2. Mantenerse en el concierto de las naciones como miembro del mundo libre, preservando la capacidad de autodeterminación nacional.

3. Preservar el patrimonio territorial argentino fijando definitivamente los límites de los espacios terrestres y marítimos procediendo a conquistar los que aún no se hallan bajo nuestra soberanía.

4. Incrementar sustancialmente el poder económico nacional, participando en forma importante en el intercambio mundial.

5. Neutralizar el surgimiento de hegemonías en América Latina.

6. Mantener un poder militar suficiente como respaldo de los objetivos nacionales precedentemente expuestos.

. . .

C.E.E. CN Barros 26

APRECIACION DE INTELIGENCIA ESTRATEGICA SOBRE EL ATLANTICO SUD

Analisis de la situacion estratégica del Atlántico Sud

El área considerada que a los fines de este estudio puede fijarse entre los límites; NORTE desde Cabo ORANGE (BRASIL) hasta las ISLA DE CABO VERDE; SUD paralelo 60º S. fijado como límite del TRATADO ANTARTICO; ESTE meridiano del Cabo de BUENA ESPERANZA; OESTE meridiano del Cabo de HORNOS; puede definirse a nivel global, etc.

El área considerada puede definirse a nivel global como un espacio "periférico" al núcleo de Poder Occidental.

Sus aguas integran el espacio marítimo en el que se ha desarrollado la expansión y mantenido la vinculación de los pueblos occidentales (cristianos).

El interés que revista dicha área a nivel global está dado por la existencia en ella de recursos, cuya disposición resulta imprescindible a las naciones más desarrolladas y por la importancia vital de las vías de comunicaciones que se despliegan en la misma como parte integrante del hemisferio Oceánico y único espacio marítimo natural de vinculación entre los pueblos del Atlántico Norte y América del Sud, Medio Oriente, Asia y Oceanía.

A nivel regional y nacional, constituye para los estados ribereños un área marítima de importancia vital, a través de la cual se desarrolla la casi totalidad de sus intercambios internacionales.

La posibilidad de que sus recursos puedan pasar bajo control del Area Socialista crearía una amenaza de gravedad extrema para "Occidente", que rompería el equilibrio existente, pues para algunos de ellos no existen fuentes alternativas.

En la región Suboccidental el área muestra el vacío en el despliegue estratégico que la Unión Soviética, por sí o por intermedio de satélites, viene cumpliendo en el Atlántico, vacío que no debe verse

///

desvinculado de los esfuerzos que por desestabilizar la región ha efectuado el marxismo internacional.

La evolución de la situación mundial hace suponer una valorización creciente de la región, como área de recursos.

La proyección de sus masas continentales hacia la Antártida le otorga una posición geoestratégica favorable para accionar en la misma y para las comunicaciones aéreas transpolares.

La región está caracterizada en sus tres frentes por la existencia de numerosas situaciones conflictivas de naturaleza diversa.

Las naciones que integran los frentes Atlántico, Americano y Africano presentan características culturales, condiciones políticas internas, nivels de desarrollo económico y tecnológico y potenciales militares muy diferentes entre si, lo que otorga a esta área un grado considerable de heterogeneidad.

Ambos frentes no han establecido entre sí una vinculación efectiva y permanente, de consideración, no obstante haber celebrado sus estados varios acuerdos a tales efectos.

BRASIL ha sido el país que más ha avanzado en este sentido.

Cada uno de los frentes mantiene en forma aislada relaciones activas con las áreas desarrolladas y los resultados de ellas constituyen factores condicionantes para el desenvolvimiento de los países que los integran, como así tambien para el equilibrio general de la región.

Esta vinculación conserva su importancia pasada, en los campos culturales, económicos y tecnológicos, debilitándose progresivamente en los políticos y militares. En el caso de los estados del frente americano como consecuencia de la consolidación de sus perfiles y potenciales nacionales y en el del africano como consecuencia de la descolinización y de la acción de los países del área marxista en el

continente.

El intercambio intrazonal de los países del frente americano reviste gran importancia.

El frente africano muestra un gran desnivel económico entre los países que lo integran pudiendose distinguir la existencia de un país desarrollado (Sudáfrica) los países exportadores de petróleo, Nigeria y Gabón, y el resto de los países con economías más o menos primarias.

Con excepción de Sudáfrica los rendimientos de su producción son en general bajos por falta de tecnología adecuada, mano de obra calificada y déficit en la conducción empresaria. Poseen una agricultura de productos tropicales y subtropicales con saldos exportables considerables.

El comercio exterior de los países del frente americano de mayor magnitud es el que desarrollan con Europa Occidental, principalmente INGLATERRA, ALEMANIA FEDERAL y FRANCIA, siguiendo en orden de importancia los EE.UU. y el JAPON. El intercambio comercial intrazonal es de poca relevancia.

En lo que respecta al frente antártico, las motivaciones económicas de mayor gravitación al presente son las que tienden al aprovechamiento de los recursos del mar. Los países con mayor interés en el aprovechamiento de los recursos del mar (krill) son la URSS., el JAPON y POLONIA, y desean materializar la pesca con las menores limitaciones posibles.

En cuanto a la utilización de los recursos minerales (petróleo) encuentra a los EE.UU. como su más dinámico interesado, mientras que la URSS. defiende la tésis de mantener los recursos estimados como reserva para el futuro. Es evidente que las posturas de ambas partes se basan en las reservas existentes de sus respectivas superficies

territoriales, o de sus áreas de influencia.

Los recursos de la Antártida pueden calificarse como reservas a utilizar a medida que la tecnología permita su utilización económica o el mundo se vea forzado a su extracción por razones estratégicas.

En 1977 la población de la región alcanza a 305 millones (7,4 % de la mundial) de los cuales el 46,0 % corresponde al frente americano y el 54 % al africano. Para el año 2000 se calcula que la población total alcanzará los 602 millones (10 % de la mundial) distribuidos en 41 % en el Frente Americano y el 59 % en el africano. Para entonces los países más poblados serán el BRASIL con 212 millones (35 % de la región), NIGERIA con 136 (23 % de la región), SUDAFRICA con 48 (8 % de la región), ZAIRE con 47 (8 % de la región) y ARGENTINA con 33 (5 % de la región).

El tráfico marítimo se efectúa principalmente como integrando las rutas oceánicas que unen al INDICO y GOLFO PERSICO con EUROPA, EE.UU., SUDAMERICA, siguiéndole en órden de mérito el del litoral sudamericano y el litoral del AFRICA OCCIDENTAL.

La captura anual en el ATLANTICO SUD representa aproximadamente el 10 % de la pesca marítima mundial y el 15 % de la potencial (excluído krill y calamares)

BRASIL - ARGENTINA y SUDAFRICA constituyen los únicos poderes navales de cierta consideración en el área. Los restos de los paises regionales carecen de significación.-

1. Intereses de los países del Bloque Occidental en el Area, su tendencia y probable evolución

1.1. EE.UU.

1.1.1. Mantener total libertad de acción en el uso del mar para cualquier fin que pueda convenirle, reconociendo sólo aguas "territoriales" mínimas.

1.1.2. Explotación de los recursos renovables; pesca, krill, algas y no renovables; petróleo, gas, minerales en la medida de su interés y posibilidades.

1.1.3. Obtener mayor información y ejercer un mayor grado de vigilancia sobre las actividades marítimas soviéticas.

1.1.4. Mantener permanente presencia en las principales rutas del tráfico marítimo intercontinental y zonal.

1.1.5. Aumentar su presencia en los países ribereños del Area para contrarrestar los efectos de la similar acción soviética.

1.1.6. Evitar conflictos entre países latinoamericanos ribereños, que perturbarían su "Zona de influencia"

1.2. GRAN BRETAÑA - FRANCIA - ALEMANIA FEDERAL - HOLANDA - NORUEGA - ITALIA - DINAMARCA - JAPON y PORTUGAL

1.2.1. Mantener puntos de apoyo y presencia en el Area para conservar su influencia en los países ex-colonias y proteger sus intereses en la Ruta del Cabo y a Sudamerica.

1.2.2. Explotar los recusos renovables y no renovables en la medida de sus posibilidades por si sóla o asociadas a los países ribereños.

1.3. ESPAÑA

1.3.1. Valorizar su posición estratégica frente a la NATO

1.3.2. Mantener su hispanidad de las ISLAS CANARIAS, actualmente puesta en duda por países africanos, la cual la obliga a inte

grar organizaciones o realizar acuerdos que reconozcan sus derechos.

1.3.3. Desarrollar acciones y acumular precedentes para fundamentar su aspiración a ser el único interlocutor con peso y poder suficiente ante las grandes potencias en todo lo que se relacione con el Atlántico Sud en su marco geográfico más amplio, sobrepasando así los límites estrictos de su "mar territorial" y gravitando en escala mundial

1.4. BRASIL

1.4.1. Sostener su tesis de las 200 millas de Mar Territorial, ! tanto en cuanto a la explotación de los recursos naturales como en lo referente al ejercicio pleno de la soberanía política en el Area. (∴ Generación de problemas)

1.4.2. Desarrollar acciones y acumular precedentes para fundamentar su aspiración a ser el único interlocutor con peso y poder suficiente ante las grandes potencias en todo lo que se relacione con el Atlántico Sud en su marco geográfico más amplio, sobrepasando así los límites estrictos de su "mar territorial" y gravitando en escala mundial. (∴ Generación problemas)

1.4.3. Penetrar comercialmente en el mercado africano.

1.4.4. Desarrollar un puerto de aguas profundas "continental" y absorber la mayor proporción posible del movimiento comercial marítimo del Cono Sud de América.

1.4.5. Mantener máxima presencia en las rutas del tráfico marítimo intercontinental y zonal.

1.5. URUGUAY

1.5.1. Defender su interés económico en el área marítima de sus 200 millas.

1.5.2. Adquirir un mayor grado de control sobre el Río de la Plata para mantener su gravitación en el seno de la Cuenca del Plata. [ƒ(T.R.P. y su F. M.)]

///

1.5.3. Promover el Puerto de MONTEVIDEO como relevo natural del puerto de BUENOS AIRES en su calidad de "punta de líneas" del comercio marítimo de los países de la Cuenca del Plata. Probable

1.5.4. Explotar los recursos renovables y no renovables en la medida de sus posibilidades por sí sola o asociado a los países ribereños

1.6. La tendencia en todos los países es de incrementar su presencia en el área, particularmente los de mayores recursos técnicos; enfrascados en la permanente búsqueda y obtención de materias primas vitales para su creciente desarrollo.

La evolución más probable es que el acercamiento a los países ribereños se efectúe en forma pacífica mediante la obtención de concesiones o asociaciones, tratando de reservarse la obtención de los mayores réditos posibles.

1.7

2. Intereses de la URSS. y sus satélites en el área, su tendencia y probable evolución

2.1. URSS

2.1.1. Incrementar su libertad de acción en el uso del mar para cualquier fin que pueda convenirle, en particular mediante la obtención de puntos de apoyo. (Negarle puntos de apoyo)

2.1.2. Obtener información operativa. (Mayor control)

2.1.3. Aprovechar los recursos económicos del área, obrando por sí sola o [y] mediante asociación con los países ribereños.

2.1.4. Incrementar su prestigio [influencia] mostrando el pabellón

2.2. PAISES SATELITES DE LA URSS.

Apoyarán aquella en defender sus intereses porque con ello tendrán la oportunidad de incrementar los propios.

2.3. La tendencia según se ha podido apreciar es ir incrementando su presencia en el área en forma sumamente agresiva en los países del frente africano y en menor escala en los del frente sudamericano, donde los gobiernos militares supieron enfrentar la embestida del comunismo internacional con éxito.

La evolución probable será el de persistir en la penetración utilizando el modo de acción que mas se adecúe a las circunstancias, teniendo en cuenta que el dominio del área será uno de los factores fundamentales para debilitar el poderío de occidente, provocando su división como primera instancia y su ulterior destrucción.

3. Intereses de ARGENTINA en el área. Su tendencia y probable evolución.

3.1. Ejercer el control de la explotación de los recursos renovables y no renovables del mar bajo ~~soberanía~~ jurisdicción argentina. y la conservación fuera de ella de las especies que temporalmente migran desde su jurisdicción.

3.2. Ejercer su derecho a la libre navegación y sobrevuelo de todas sus unidades mercantes y de guerra, en todas las áreas marítimas por fuera de las 12 millas de la costa de cualquier país.

3.3. Ejercer el mayor grado posible de dominio sobre el área focal del Río de la Plata y sus accesos. [+(T.R.P. y su F.M.)]

3.4. Ejercer el mayor grado posible de presencia y dominio sobre las islas GEORGIAS DEL SUD y SANDWICH DEL SUD, como base de sustentación de la soberanía argentina en el ATLANTICO SUD y SECTOR ANTARTICO correspondiente, frente a las progresivas pretensiones brasileñas y a la inminente irrupción naval rusa, procedente del Océano Indico, en busca de apoyo.

3.5. La tendencia será la de incrementar nuestra acción en la medida de nuestras posibilidades aunque ello signifique aceptar la asociación con empresas extranjeras.

La evolución probable dependerá de los planes que en esa materia trace el gobierno nacional que deberán ser delineados a la mayor brevedad.

4. Intereses de los países africanos en el área, su tendencia y probable evolución.

4.1. La lucha en el AFRICA es una confrontación en pos del control de materias primas e intereses económicos ligados a empresas y capitales occidentales jaqueados por la presión socialista de la URSS y CHINA.

La solución no es fácil -ANGOLA por ejemplo vió destruirse su economía porque el advenimiento del régimen marxista auyentó capitales y mano de obra apta, imposibles de reemplazar en corto y mediano plazo. Es de presumir que la negociación llevará finalmente a una solución compartida, perdiendo occidente su dominio económico para llegar a un entente con el marxismo ruso y quizás con el chino. Lo mismo ocurrirá con los puertos de acceso y rutas marítimas y con las comunicaciones terrestres. En estos problemas habrá que aceptar la política de mostrar la bandera e incluso la presencia de fuerzas considerables de ambos bandos flanqueando las rutas.

Como forma de encarar la solución de problemas económicos quince estados africanos han creado la Comunidad Económica de los Estados de Africa Occidental (CEDEAO). TOGO y NIGERIA tomaron iniciativa y COSTA DE MARFIL hace el 51% de los aportes financieros. Conviven en ellas países de opuesta orientación política, y seguramente, los intereses económicos morigerarán las posiciones políticas extremas.

Existen zonas marítimas donde hay probabilidad de encontrar yacimientos petrolíferos; los intereses occidentales y soviéticos se verán seguramente incremntados en la puja que actual-

///

///
mente sostienen.

4.2.Tendencias y evolución probable. El compromiso asumido por la URSS le ha dado la oportunidad para demostrar su nueva capacidad respecto de la intervención militar mundial en una situación con riesgos de poca importancia y considerable réditos y propaganda.

ANGOLA ha sido el ejemplo más claro de esta estrategia, que con la intervención de tropas cubanas, desarrollada con una amplia logística soviética mostró al mundo su nueva capacidad de intervención en conflictos de ultramar a larga distancia. El apoyo soviético a la independencia de las colonias portuguesas probablemente se propague para el afianzamiento de las mayorías negras en AFRICA, lo que podrá a la postre conferir a la URSS la posibilidad de incrementar sus intereses en el frente marítimo considerado, brindándole asimismo las bases de apoyo que seguramente harán vulnerable las rutas oceánicas vitales para los intereses occidentales.

La posición de los países de la OTAN que no adoptan una actitud decidida en cuanto a la protección de sus rutas marítimas y sus fuentes de materias primas, pese a las sucesivas alertas al respecto, deja al ATLANTICO SUR en situación desprotegida, aprovechable por la Flota Rusa cuya presencia es cada vez más permanente.

4.3.Tendencias políticas. En principio, y como una guía general, pueden agruparse los países africanos de la costa occidental en tres grandes grupos:

///

///

<u>Pro-Occidentales</u>

LIBERIA
ZAIRE
COSTA DE MARFIL
MAURITANIA
SUDAFRICA (incluye a NAMIBIA, que soporta actividad guerrillera)

<u>Pro-Comunistas</u>

DAHOMEY
GUINEA BISSOU
CONGO BRAZZAVILLE
GUINEA
SENEGAL
GHANA
NIGERIA
ANGOLA

<u>No alineados</u>

CAMERUN
SIERRA LEONA
GAMBIA
GABON

Por la naturaleza cambiante de la situación política de los países involucrados, pueden producirse inopinados cambios en el cuadro expuesto.

5. Países del área con capacidad de intervención.

5.1. EE.UU.

En razón de la importancia estratégica como vía marítima de comunicación con las fuentes de materias primas vitales para su economía, particularmente con el posible cierre de los canales de SUEZ y PANAMA. Su influencia política repercutirá negativamente para sus intereses, en el caso de que los cambios políticos en AFRICA MERIDIONAL siguieran afirmando la presencia soviética. La presencia de fuerzas militares extra-regionales pro-soviéticas que podrían representar una posición sólida en lugares claves del área en perjuicio del tradicional equilibrio de influencia e intereses.

5.2. Países miembros de la Comunidad Económica Europea y otros del bloque occidental.

En razón de la importancia estratégica como vía marítima de comunicaciones con las fuentes de materias primas vitales para su economía, particularmente en lo que hace al petróleo que puede llegar a constituir un factor de subsistencia, en el caso del cierre del canal de SUEZ.

5.3. U.R.S.S.

En razón de su política de penetración para romper a su favor el equilibrio en el área, actuando según los modos de acción violentos o pacíficos según las circunstancias, así lo hagan más conveniente.

La actividad naval soviética se ha incrementado notablemente logrando en las costas africanas puntos de apoyo capaces de afirmar aún más su presencia.

///

///

El poder aéreo también está en capacidad de efectuar reconocimiento aéreo desde bases apropiadas.

La presencia de las grandes flotas pesqueras operando en proximidades de la costa africana y de sudamérica se intensifica, habiendo también concertado acuerdos de asistencia pesquera y tratados de derechos exclusivos con diversos países africanos.

5.4. URUGUAY

En una medida muy relativa pero aportando sus fuerzas para contribuir a la defensa del ATLANTICO SUR como tema de su mayor preocupación.

Su actual Comandante de la ARMADA (no su gobierno) ha insistido permanentemente en la constitución de una OTAS, en la que también incluiría a CHILE, para proveer a la defensa del área considerada.

5.5. BRASIL

En razón de que el área constituye la vía marítima de importancia capital para su subsistencia.

Son conscientes que la intrusión de fuerzas militares pro-soviéticas alterarán el equilibrio de los intereses tradicionales en la zona, y que ello sólo se puede neutralizar con la consolidación estratégica del Poder Naval Occidental en general y de los EE.UU. en particular. No se muestra interesado en la formación de una OTAS para la organización de la defensa del ATLANTICO SUR, en cambio estaría dispuesto a ingresar en la OTAN, particularmente si aquella extendiera hacia el Sur del paralelo 23N, el área de su responsabilidad, lo que sería acertado para proveer a la defensa del importante tráfico marítimo, que para EUROPA OCCIDENTAL, los EE.UU., el CARIBE y

///

///
BRASIL, pasa por el Cabo de BUENA EZPERANZA.

La presencia amenazadora de la URSS no puede ser compensada por las armadas ribereñas, siendo entonces imprescindible el apoyo real de los países que disponen de medios más modernos para incrementar la seguridad de los países americanos.

5.6. SUDAFRICA

En razón de que en el frente africano es la única nación que está en capacidad para contribuir a la defensa de sus intereses y a los del mundo occidental que tienen a través de las rutas que pasan por el Cabo de BUENA EZPERANZA, la llave de paso de mayor importancia.

Al igual que las armadas sudamericanas, su capacidad para proveer a la defensa sólo es mediana y relativa, necesitando para efectivizarla el aporte que los países más importantes del mundo occidental puedan conferirle.

En razón de practicar una política racista en su aspecto interno, está siendo atacada por la mayoría de los países occidentales, que con esa actitud no quieren malquistarse con los de Africa negra, pero es indudable que considerando los aspectos defensivos del ATLANTICO SUR el gobierno blanco de SUDAFRICA resulta la única garantía y un baluarte insustituible.

5.7. ARGENTINA

Para nuestro país el dominio económico hasta las 200 millas, la defensa del tráfico marítimo, de los accesos y la solución de los problemas de soberanía con CHILE por el dominio de las aguas y tierras del sur del BEAGLE y con GRAN BRETAÑA por las MALVINAS, configuran las razones fundamentales.

///

///
Obviamente el ATLANTICO SUR es nuestro teatro de operaciones donde las islas GEORGIAS y SANDWICH al igual que la de las MALVINAS serán potencialmente importantes como puntos de apoyo para controlar los accesos al área en caso de conflicto.
En el AREA FOCAL del RIO DE LA PLATA comparte la responsabilidad con el URUGUAY de acuerdo a lo estipulado en el artículo 85 del TRATADO del RIO DE LA PLATA, pero por el artículo 86 del mismo tratado nuestro país tiene garantizado el poder realizar las operaciones navales necesarias para la defensa de sus intereses en todo el ámbito del río (fuera de la franja costera de jurisdicción uruguaya exclusiva), en la desembocadura del río y en todo el mar uruguayo (por fuera de las 12 millas de la costa) hasta el confín de este último con las aguas jurisdiccionales brasileñas, para el caso de que URUGUAY adoptara la figura del "neutral benevolente".

9.<u>Perspectiva hasta fin de la década que permita apreciar los potenciales que se movilizarán en el área.</u>

9.1.En el aspecto económico, del análisis del PNB, se deducen las siguientes relaciones con otras áreas:

ATLANTICO SUR: 1,0 MEDITERRANEO: 2,7 ATLANTICO NORTE: 11,0

El valor de las importaciones CIF de la región representan el 3,4% de las mundiales; el de las exportaciones el 3,9% de las mismas. De las primeras corresponde el 1,6% al frente americano y el 1,7% al africano. De las exportaciones los valores equivalentes son el 1,6% al americano y el 2,3% al africano (1977).

Durante las dos últimas décadas, la suma de los PBI de los tres países del Frente Americano (ARGENTINA-BRASIL-URUGUAY) han constituído, en magnitud constante las dos terceras partes del PBI de AMERICA DEL SUR y la mitad del correspondiente á AMERICA LATINA.

Descompuestas estas cifras por países, resulta una contribución de ARGENTINA del 38,3% para 1960 y 24,4% para 1978; BRASIL de 57,0% para 1960 y 73,6% para 1978; URUGUAY de 4,7% en 1960 y 2,2% para 1978.

En valores absolutos, los incrementos porcentuales de los respectivos PBI han sido en el período 1960/78: ARGENTINA 78,5%, BRASIL 264,6%, URUGUAY 31,2%.

Estos guarismos de crecimiento se consideran que pertenecen a un período particular, favorable para el BRASIL y desfavorable para la ARGENTINA. Una situación mundial y condiciones internas futuras, distintamente configuradas pueden alterar el marco que hizo posible lo anteriormente señalado.

///

///
El frente africano muestra un gran desnivel económico entre los países que lo integran, pudiéndose distinguir la existencia de un país desarrollado (SUDAFRICA), los países exportadores de petróleo, NIGERIA y GABON, y el resto de los países con economía más o menos primarias.

El PBI per cápita de los países que forman el 25% de la población del frente, es inferior (1975) a u$s 300; el de los países que comprenden el 51% está entre u$s 300 y 500; el de los países que forman el 7% está entre u$s 500 y 600; el de SUDAFRICA que forma el 16% es de u$s 1.270; y el de GABON que forma el 0,3% es de u$s 2.540.

Con excepción de SUDAFRICA, los rendimientos de su producción son en general bajos por falta de tecnología adecuada, mano de obra calificada y déficit en la conducción empresaria.

Poseen una agricultura de productos tropicales y subtropicales con saldos exportables considerables.

La ganadería es de tipo pastoril, la silvicultura permite exportar grandes cantidades de maderas y sus productos.

La minería constituye la actividad más importante, y materias tales como el platino, cromo, manganeso, níquel, vanadio, fluorosfato, oro, amianto, uranio, diamantes, etc., constituyen materiales críticos para los países industrializados, especialmente para los de EUROPA OCCIDENTAL.

En casi todos los países ex-colonias, las metrópolis han conservado preeminencia económica.

Existe un avance hacia la estatización de sus economías.

9.2. Las aspiraciones de los países que tienen intereses en el área, las mueven a reclamar derechos de soberanía sobre el mar adya-

///

///
cento, con distintos criterios que aún no ha sido posible concordar.

ARGENTINA:-Reclama soberanía hasta 200 millas, considerando mar territorial hasta las 12 millas y una Zona Económica Exclusiva hasta 200 millas, con posible ampliación hasta la plataforma continental.

BRASIL: -Mar territorial hasta 200 Ms.

URUGUAY: -Mar territorial 200 Ms, concediendo libre navegación y coronavegación. Podría adaptarse al concepto de 12 Ms mar territorial y 200 Ms de Zona Económica Exclusiva.

SENEGAL: -Mar territorial 150 Ms.

GUINEA: -Zona Económica Exclusiva 130 Ms.

GHANA: -Zona Económica Exclusiva 100 Ms.

CAMERUN -Zona Económica Exclusiva 15 a 35 Ms.

MAURITANIA:Zona Económica Exclusiva 30 Ms.

SUDAFRICA:-Mar territorial 6 Ms, Zona Económica Exclusiva 200 Ms.

NAMIBIA: -Mar territorial 6 Ms, Zona Económica Exclusiva 200 Ms.

9.3.La producción de factores que podrá obtenerse de esas zonas reclamadas, principalmente están dados por:

9.3.1.<u>Renovables</u>

Krill - pesca en sus distintos aspectos - algas. La evolución está marcando un índice de capturas en ascenso.

9.3.2.<u>No renovables</u>

Petróleo - gas - minerales.

Se está en la etapa de la búsqueda y delimitación del potencial ya descubierto. Existen numerosas cuencas sedimentarias cuya explotación está condicionada a las depuradas técnicas de extracción y a los elevados costos de aplicación.

///

///

Los países que muestran más interés son los EE.UU., la URSS, GRAN BRETAÑA y BRASIL.

Hay nódulos de manganeso, cobalto, níquel, hierro, cobre, fosforita.

9.4.El potencial que incide fundamentalmente en el área, por el segmento reside, sin duda, en el TRAFICO MARITIMO, por donde circulan las materias primas vitales que sostienen a las economías de todos los paises del área y de aquellos que están fuera de la misma.

9.4.1.En el Litoral Sudamericano se sitúan las vías que surcan las aguas costeras que ligan Isla TRINIDAD hasta el Cabo de HORNOS.

9.4.2.En el Litoral del AFRICA OCCIDENTAL se encuentran las rutas que comprenden desde las Islas de CABO VERDE hasta el Cabo de BUENA ESPERANZA.

9.4.3.Las RUTAS OCEANICAS comprenden:

Cabo de BUENA ESPERANZA	- Costa Este de los EE.UU.
" " " "	- Caribe
" " " "	- Guanabara
" " " "	- Río de la Plata
Golfo de GUINEA	- Guanabara
" " "	- Río de la Plata
Franja NATAL-DAKAR	- Isla Cabo Verde

9.4.4.Las AREAS FOCALES (Ver gráfico), son:

9.4.4.1.Area Focal Cabo Verde-Dakar. Representa la confluencia del tráfico de EUROPA con el INDICO - Golfo PERSICO - SUDAMERICA y tráfico entre la costa Este de los EE.UU. y Golfo de GUINEA. Es el área de mayor importancia en el extremo nor-

///

///

te del ATLANTICO SUR.

9.4.4.2. Area Focal Cabo SAN ROQUE - NATAL. Representa la confluencia de los tráficos de ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY, URUGUAY con EUROPA, EE.UU. y CARIBE.

9.4.4.3. Area Focal GUANABARA-SANTOS. Representa el tráfico de y a SANTOS, RIO DE JANEIRO, PARANAGUA y VITORIA y condituye un área de tráfico intenso.

9.4.4.4. Area Focal RIO DE LA PLATA. Concentra el tráfico de y a los puertos de BUENOS AIRES, ROSARIO, SAN NICOLAS, BAHIA BLANCA, MAR DEL PLATA, QUEQUEN, MONTEVIDEO y RIO GRANDE DO SUL.

9.4.4.5. Area Focal Cabo BUENA ESPERANZA-CAPE TOWN. Representa el punto neurálgico estratégico hacia el INDICO-Golfo PERSICO, irradiando rutas hacia EUROPA-EE.UU.-CANADA-Golfo de MEXICO-CARIBE-GUANABARA-RIO DE LA PLATA-PACIFICO y a través de donde más se mueven los superpetroleros.

9.5. Los buques que por estas rutas navegan, enarbolan las siguientes BANDERAS:

El mayor porcentaje corresponde a las liberiana, británica y griega.

ARGENTINA está en el 10º lugar, superada sólo por BRASIL en el continente sudamericano.

La URSS ha incrementado su presencia, Su mayor tráfico es con CUBA, GUINEA y ANGOLA.

El tráfico de los EE.UU. es más importante en el área del CARIBE y la franja NATAL-DAKAR, teniendo menor proporción con la costa Este Sudamericana.

///

///

FRANCIA concentra su mayor porcentaje en la costa africana.

ALEMANIA FEDERAL tiene su mayor ligazón con AFRICA, CARIBE y SUDAMERICA.

HOLANDA realiza el tráfico de EUROPA-MEDIO ORIENTE, el de AFRICA y ASIA y participa en el del INDICO-BRASIL.

NORUEGA realiza el que liga la costa de AFRICA con SUDAMERICA y CARIBE.

ITALIA similar al de NORUEGA, agregando MEDIO ORIENTE .

DINAMARCA trafica con el golfo de GUINEA.

ESPAÑA con SUDAMERICA y AFRICA.

JAPON con EUROPA, SUDAMERICA y AFRICA.

9.5.1. Del análisis de este tráfico se puede sacar como conclusión que los buques que enarbolan banderas de la OTAN tienen superioridad sobre las de los otros bloques.

En el Litoral Sudamericano la frecuencia corresponde a banderas de:

OTAN

OEA

EEUU-CANADA y banderas de conveniencia PANAMA-LIBERIA

PACTO de VARSOVIA

Otras banderas

En el Litoral de Africa Occidental:

OTAN en clara superioridad por el intercambio comercial y petróleo con el INDICO, Golfo PERSICO, EXTREMO ORIENTE y AUSTRALIA.

EEUU con las banderas de conveniencia.

///

///
En las Rutas Oceánicas la preponderancia es de OTAN y EEUU (banderas de conveniencia).

OEA (BRASIL-ARGENTINA)

Otras banderas.

PACTO de VARSOVIA.

Como conclusión final puede discriminarse como promedio diario de buques que navegan por el área considerada:

54% de la OTAN.

22% de EEUU, CANADA y banderas de conveniencia.

12% del PACTO de VARSOVIA

7% de la OEA (BRASIL-ARGENTINA)

5% de otras banderas

SECRETO

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

Nº 438 "S" /77

Letra DGAMA ZCRJD

BUENOS AIRES, 14 ABR 1977

ASES.

SEÑOR JEFE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con relación a su nota Confidencial Nº 10 "C"/77 JEIN, AZ4 del 29 de marzo de 1977, por la que se informa a cerca de las actividades de buques soviéticos al Norte de las Islas Georgias del Sur.

Al respecto adjunto copia del Memorandum Nº "S" 435 del 11-04-77 de esta Dirección General para conocimiento y, a fin de aportar más datos a la tarea de busqueda de mayor información.

Saludo a Ud.

Consejero MIGUEL DE MARTINI
a/c. Dirección General Antártida y Malvinas

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA SECRETARIA GENERAL
FECHA: 20 ABR 1977
N. I. W. 0326.

AL CAPITAN DE NAVIO D. ROBERTO M. ORNSTEIN
JEFE DE LA ASESORIA DE ASUNTOS INTERNACIONALES
COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRÓ 20 ABR 1977

GIRO INTERNO		
N-1		
N-2	X	Jue
N-3		
N-4		
JEAN		
JEIM		
SGEM		
DGMN		
CTGN		
JEMI		
SIIN		
SICO		
SIHN		
SIEC		
COAA		

SALIÓ

SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL
MESA DE ENTRADAS
21 ABR 1977
W 50

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ASESORÍA DE ASUNTOS INTERNACIONALES Y LEGALES
Letra: R N°:
ENTRO: 22/4/77
SALIO:

SECRETO

Nº 435/77

MEMORANDUM

Letra DGAMA, AGRSD

Para conocimiento: S.E. EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, CAPITAN DE NAVIO D. GUALTER O. ALLARA.

Producido por: DGAMA

Buenos Aires, 11 de abril de 1977.

Asunto: Actividades de naves soviéticas al norte de las Islas Georgias del Sur.

I El Comando en Jefe de la Armada informa por nota confidencial Nº 10 "C"/77 JEIN, A24 del 29-03-77, que durante los meses de enero y febrero del corriente año se han advertido navíos soviéticos trabajando, aparentemente en actividades de pesca, en la zona comprendida entre las latitudes 32º y 55º Sur y longitudes 28º y 38º oeste. El número de buques ascendió a 21 en enero y 28 en febrero, habiéndose centrado las tareas sobre un banco de peces situado al norte de las Islas Georgias, "lo que permite intuir -expresa la información- la posible presencia de alguna infraestructura de apoyo a dicha actividad en las citadas Islas".

Esta interesante información podría tener vinculación con algunos antecedentes obrantes en esta Dirección General, los que se considera oportuno llevar a la atención de esa Superioridad como también -si se estimara conveniente- ponerlos en conocimiento del Comando en Jefe de la Armada para una más completa elucidación de los hechos.

II Por memorandum Nº 168 del 6 de abril de 1979 del entonces Subsecretario de Relaciones Exteriores Dr. José María ALVAREZ DE TOLEDO, se informó de que a principios de enero de 1968 el señor Alfredo L. RYAN, había concurrido acompañado por el General (RE) Héctor TERRADAS a la Dirección General de Antártida y Malvinas a proponer la venta al Gobierno argentino de las instalaciones para la industria ballenera existentes en Grytviken y Husvik Harbour, Isla San Pedro, del archipiélago de las Georgias del Sur. Las instalaciones referidas pertenecían a la Compañía Argentina de Pesca S.A. -expresa el memorandum- la que comenzó a actuar en Georgias del Sur con licencia británica desde 1904.

Prosiguió diciendo el señor RYAN que en 1955 dicha compañía vendió sus bienes en Georgias del Sur a la sociedad británica Albion Star (South Georgia) de la que él era uno de los principales accionistas e indicó que la URSS estaba interesada en la compra de las referidas instalaciones balleneras, pero que como argentino naturalizado prefería vendérselas al Gobierno argentino.

Conforme al citado memorandum por no

///.

O. y M. Nº 184
15000 - 4/76

///.

ta "S" Nº 9587 del 03-09-69 este Ministerio envió al CONASE [illegible] los antecedentes y emitió opinión en el sentido de que resultaba inconveniente por el momento adquirir las instalaciones, tanto por los problemas de orden jurídico implicados como por estar la cuestión Malvinas pendiente de entendimiento. Se contestó verbalmente a los interesados que no se efectuaría la operación.

El memorándum agrega que por conocimiento de los servicios de información y directamente por un contacto de la Dirección General de Antártida y Malvinas, se supo que la operación de venta de las instalaciones se estaba por concretar en abril de 1970 con la URSS por un precio entre 1.200.000 y 1.400.000 libras esterlinas, suma que se pagaría en los Países Bajos. El Gobierno británico estaría por dar su aprobación a la operación.

Ante esa situación, y luego de un detallado análisis de lo que significaría para nuestros intereses y política internacional la presencia soviética en Georgias del Sur, se examinaron algunos modos de acción posibles, decidiéndose como primera medida mantener una conversación con el señor RYAN.

El 23 de abril de 1970 el Canciller, acompañado por el Director General de Antártida y Malvinas Embajador Roberto GUYER, recibió al señor RYAN. Este expresó que por la mala situación financiera de su empresa Bodegas El Globo, a la que se refirió con algún detalle, se veía obligado a encarar la operación con los soviéticos. Dijo poseer el control absoluto de la compañía Albion Star, con domicilio en Gibraltar y ante una pregunta del señor Canciller sobre si pensaba emprender nuevamente operaciones pesqueras contestó que no. Agregó también que en Georgias existían instalaciones de otra compañía, fuera de su control, abandonadas desde hacía cinco años y que por lo tanto no podían presentar interés para los soviéticos, salvo el hecho de tener allí un gran dique con capacidad hasta de 3.500 toneladas. Según aseguró el señor RYAN la operación con los soviéticos bastaba para resolver sus problemas financieros.

Esta información figura en memorandum Nº 462 del 28-04-70 de esta Dirección General.

III Los antecedentes de este asunto fueron enviados a la Embajada de la República en Gran Bretaña por nota "S" Nº 386/70. La Embajada informa a su vez por nota Nº 634 del 29-04-70, que "al concluir la reunión sobre Malvinas (en el Foreign Office) el Jefe del Departamento Americano comenzó a referirse a lo que llamó las inquietudes existentes en Buenos Aires sobre la posible transferencia de las instalaciones de la Compañía Argentina de Pesca a los soviéticos".

///.

Agregó también dicho funcionario que el Embajador [illegible] (entonces Embajador en Buenos Aires) había transmitido la inquietud del Canciller argentino, pero que de inmediato se le respondió que si bien era correcta la información sobre la solicitud soviética, sería incorrecto decir que el Gobierno británico convalidaría cualquier operación en ese sentido; que la respuesta a los soviéticos sería que "está a estudio" y que de ese estudio si se llegaba a una respuesta podría decirse que ella sería negativa.

La nota de nuestra Embajada prosigue diciendo que el funcionario británico dejó claro que no se otorgaría tal concesión a los soviéticos y que el Reino Unido estaba muy alerta sobre el potencial de peligro que encierra la presencia soviética en aguas del Atlántico Sur.

IV. El año pasado, por nota Nº [illegible] "S" JEIN, 124 del 13-07-76, el Estado Mayor General de la Armada comunicó una información según la cual la compañía Salvensen -que había sido propietaria o arrendataria de las instalaciones de una factoría ballenera en Stromness y en Puerto Leith (Georgias del Sur)- tendría la intención de formar otra compañía a cuyo efecto estaría negociando con la firma Brandts, de Londres. La compañía Salvensen -agregaba la nota- había propuesto al "Gobernador" de Malvinas que en caso de presentarse otros interesados no finiquitara los arriendos sin consulta previa.

Se solicitó información a la Embajada argentina en Gran Bretaña. Esta respondió que las fuentes a las que se había dirigido no conocían a esa compañía y que personas vinculadas a la Dirección de la firma Brandts desconocían la existencia de negociaciones con la compañía Salvensen.

No pudiendo obtenerse más información ni por la Embajada ni por la Armada, la cuestión quedó en ese estado.

V. No obstante, las observaciones efectuadas durante este verano por la Armada sobre las actividades de buques soviéticos al norte de las Georgias con la presunción de alguna infraestructura de apoyo a dicha actividad en las mencionadas islas, traen a la mente la posibilidad de alguna conexión entre ellas y los antecedentes relatados.

Cabría por lo tanto en primer término ampliar las averiguaciones a este respecto para lo que se sugieren los siguientes medios inmediatos de acción:

a) Enviar copia de este memorandum a la Embajada argentina en Gran Bretaña solicitando se efectúen nuevas indagaciones,

///.

///.

por si existiera algún arreglo privado o estatal para el uso de facilidades por los soviéticos en Georgias.

b) Remitir asimismo copia de este documento al Comando en Jefe de la Armada a fin de aportar datos a la tarea de búsqueda de mayor información.

c) Por los medios pertinentes averiguar cual fue el destino de las instalaciones de la ex-Compañía Argentina de Pesca, si ellas fueron vendidas por el señor [illegible] y en su caso a quienes o si se celebró algún otro tipo de contrato respecto a ellas.

d) Requerir información al Delegado de la Comisión Consultiva Especial en Puerto Stanley, Vicecomodoro D. Rodolfo Abel CARMELLI acerca del movimiento de buques soviéticos registrados en Puerto Stanley en la última temporada de verano como también si tuviera conocimiento de que aquellos se hubiesen dirigido a Georgias del Sur.

De compartir la Superioridad el criterio expuesto, esta Dirección General pondría en ejecución las medidas sugeridas.

CG/mrn.

Consejero MIGUEL DE MARTINI
a/c Dirección General Antártida y Malvinas